



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

Phase 1 Diagnostic de la situation existante

Rapport final après enquête publique

Association momentanée



Sous-traitant communication



Ont participé à la rédaction de document :

- Delphine Hébert – Chef de projet Agora - Associée
- Alexandre Van Pestel – Chef de projet Espaces Mobilités- Associé
- Antoine Jardel – Chargé d'études Agora
- Ariane Termonia – Chargé d'études Espaces Mobilités

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

Table des matières

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Introduction | 15 |
| 2 | Analyse socio-économique et aménagement du territoire | 17 |
| 2.1 | Analyse territoriale et communale | 17 |
| 2.2 | Les caractéristiques de la population | 19 |
| 2.2.1 | Évolution de la population | 19 |
| 2.2.1.1 | À l'échelle de la province | 19 |
| 2.2.1.2 | À l'échelle communale | 21 |
| 2.2.2 | Les densités | 22 |
| 2.2.3 | Age de la population | 24 |
| 2.2.4 | Les pyramides des âges | 25 |
| 2.2.5 | La population étrangère | 27 |
| 2.2.6 | Synthèse | 27 |
| 2.3 | L'emploi et les activités | 28 |
| 2.3.1 | L'emploi | 28 |
| 2.3.2 | Les entreprises | 30 |
| 2.3.3 | Mouvements liés à l'emploi | 32 |
| 2.3.3.1 | La Mobilité entrante | 32 |
| 2.3.3.2 | La Mobilité sortante | 34 |
| 2.3.3.3 | La mobilité transfrontalière | 36 |
| 2.3.3.4 | Part modale des déplacements | 36 |
| 2.3.3.5 | La mobilité des demandeurs d'emplois | 37 |
| 2.3.3.6 | Les PDE sur le territoire d'étude | 38 |
| 2.3.4 | Synthèse sur la mobilité liée à l'emploi | 39 |
| 2.3.4.1 | Mobilité par commune | 39 |
| 2.3.4.2 | Mobilité intra-PICM | 47 |
| 2.4 | Aménagements du territoire et projets de développement | 55 |
| 2.4.1 | Plan de Secteur | 55 |
| 2.4.2 | Les projets | 64 |
| 2.4.2.1 | Projets de logements : | 64 |
| 2.4.2.2 | Projets de ZAE : | 64 |
| 2.4.2.3 | Projets d'équipements : | 65 |
| 2.5 | Conclusion | 66 |
| 3 | Écoles et enquêtes scolaires | 67 |
| 3.1 | Enquêtes scolaire – général | 67 |
| 3.1.1 | Durbuy | 68 |
| 3.1.2 | Erezée | 69 |
| 3.1.3 | Hotton | 70 |
| 3.1.4 | Marche-en-Famenne | 71 |
| 3.1.5 | Nassogne | 73 |
| 3.1.6 | Rendeux | 74 |
| 3.1.7 | Rochefort | 75 |
| 3.1.8 | Somme-Leuze | 77 |
| 3.2 | Analyse par type de section | 78 |
| 3.2.1 | Ecole fondamentale | 78 |
| 3.2.1.1 | Sections maternelles | 78 |
| 3.2.1.2 | Sections primaires | 79 |
| 3.2.1.3 | Ecole en milieu rural | 80 |
| 3.2.1.4 | Ecole d'immersion | 81 |

| | | |
|----------|---|-----------|
| 3.2.2 | Sections Secondaires ----- | 82 |
| 3.2.3 | Enseignement spécialisé et internats ----- | 83 |
| 3.3 | Répartition modale des déplacements ----- | 84 |
| 3.3.1 | Les écoles fondamentales ----- | 84 |
| 3.3.1.1 | Statistiques à l'échelle régionale pour la période 2004-2009..... | 84 |
| 3.3.1.2 | Statistiques globales pour les 8 communes du PICM ensemble | 85 |
| 3.3.1.3 | Statistiques par commune | 86 |
| 3.3.2 | Les écoles secondaires----- | 90 |
| 3.3.2.1 | Statistiques à l'échelle régionale pour la période 2004-2009..... | 90 |
| 3.3.2.2 | Statistiques par commune | 90 |
| 3.4 | Abords ----- | 92 |
| 3.5 | Synthèse ----- | 93 |
| 4 | Transports publics..... | 95 |
| 4.1 | Le réseau TEC ----- | 95 |
| 4.1.1 | Offre générale----- | 95 |
| 4.1.2 | Caractérisation des lignes de bus----- | 97 |
| 4.1.2.1 | Desserte territoriale | 97 |
| 4.1.2.2 | Desserte des lignes de bus régulières | 98 |
| 4.1.2.3 | Desserte des lignes scolaires | 100 |
| 4.1.2.4 | Horaires et cadencement | 103 |
| 4.1.2.5 | Fréquences | 104 |
| 4.2 | Temps de parcours----- | 107 |
| 4.2.1 | Fréquentation des lignes ----- | 109 |
| 4.2.2 | Intermodalité bus / train----- | 115 |
| 4.3 | Autres services du réseau TEC ----- | 117 |
| 4.3.1 | Le Proxibus ----- | 117 |
| 4.3.2 | Le Telbus----- | 118 |
| 4.4 | Autres aspects de la qualité des services TEC----- | 119 |
| 4.4.1 | Les arrêts de bus----- | 119 |
| 4.4.2 | L'accessibilité PMR ----- | 122 |
| 4.5 | Transport à la demande----- | 124 |
| 4.5.1 | Sur tout le territoire ----- | 124 |
| 4.5.2 | Initiatives communales----- | 125 |
| 4.5.2.1 | Durbuy | 125 |
| 4.5.2.2 | Rochefort | 125 |
| 4.5.2.3 | Nassogne..... | 126 |
| 4.5.3 | Pour raison médicale, sur tout le territoire ----- | 126 |
| 4.5.3.1 | PMR et personnes valides..... | 126 |
| 4.5.3.2 | PMR uniquement..... | 126 |
| 4.5.4 | Pour des motifs ou un public ciblé ----- | 127 |
| 4.6 | Le Covoiturage ----- | 128 |
| 4.7 | Conclusion TEC et initiatives locales de mobilité ----- | 132 |
| 4.8 | La SNCB----- | 133 |
| 4.8.1 | Desserte ferroviaire du territoire ----- | 133 |
| 4.8.2 | Ligne 43 : Liège – Jemelle ----- | 137 |
| 4.8.2.1 | Trains présent sur la L43..... | 137 |
| 4.8.2.2 | Modifications horaires pour le service annuel 2013 | 137 |
| 4.8.2.3 | Caractéristique de desserte de la ligne 43 | 138 |
| 4.8.3 | Ligne 162 : Namur-Arlon-Luxembourg----- | 139 |
| 4.8.3.1 | Trains présents sur la L162 | 139 |
| 4.8.3.2 | Modifications horaires pour le service annuel 2013 | 140 |
| 4.8.3.3 | Caractéristiques de desserte de la ligne 162 | 141 |
| 4.8.3.4 | Cadencement | 144 |
| 4.8.4 | Temps de parcours ----- | 148 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 4.9 | Aspects techniques ----- | 150 |
| 4.9.1 | Le matériel roulant ----- | 150 |
| 4.9.1.1 | Ligne 43 ----- | 150 |
| 4.9.1.2 | Ligne 162 ----- | 151 |
| 4.9.2 | L'infrastructure ----- | 153 |
| 4.9.2.1 | La ligne 162 ----- | 153 |
| 4.9.2.2 | La ligne 43 ----- | 153 |
| 4.9.2.3 | Le trafic marchandises ----- | 154 |
| 4.10 | Projets concernant l'infrastructure et les points d'arrêts ----- | 154 |
| 4.10.1 | La position de la Province du Luxembourg ----- | 154 |
| 4.10.2 | Les points d'arrêts ----- | 155 |
| 4.10.2.1 | Marche-en-Famenne ----- | 155 |
| 4.10.2.2 | Hotton ----- | 156 |
| 4.10.2.3 | Durbuy ----- | 156 |
| 4.10.3 | L'infrastructure ----- | 157 |
| 4.10.3.1 | La ligne 43 ----- | 157 |
| 4.10.3.2 | La ligne 162 ----- | 158 |
| 4.10.4 | Position de la Province du Luxembourg sur le Plan d'investissements d'Infrabel 2013-2025 ----- | 159 |
| 4.11 | Demande ----- | 160 |
| 4.11.1 | Fréquentation des gares ----- | 160 |
| 4.11.2 | Abonnements ----- | 160 |
| 4.12 | Gares et points d'arrêt ----- | 161 |
| 4.12.1 | Gares de la ligne 43 ----- | 161 |
| 4.12.1.1 | La gare de Bomal ----- | 161 |
| 4.12.1.2 | La halte de Barvaux ----- | 163 |
| 4.12.1.3 | La gare de Melreux-Hotton ----- | 164 |
| 4.12.1.4 | La halte de Marche-en-Famenne ----- | 165 |
| 4.12.2 | Gares de la ligne 162 ----- | 167 |
| 4.12.2.1 | La Halte d'Aye ----- | 167 |
| 4.12.2.2 | La gare de Marloie ----- | 168 |
| 4.12.2.3 | La gare de Jemelle ----- | 170 |
| 4.12.2.4 | La Halte de Forrières ----- | 172 |
| 4.13 | Intermodalité ----- | 173 |
| 4.14 | Synthèse ----- | 173 |
| 5 | L'intermodalité des transports en commun ----- | 175 |
| 5.1 | Intermodalité ----- | 175 |
| 5.1.1 | Intermodalité des bus des lignes régulières du réseau TEC Namur / Luxembourg avec les trains des lignes SNCB 162 et 43 en gare de Jemelle ----- | 176 |
| 5.1.2 | Intermodalité des bus des lignes régulières du réseau TEC Namur / Luxembourg avec les trains des lignes SNCB 162 et 43 en gare de Marloie ----- | 178 |
| 5.2 | Conclusion ----- | 180 |
| 6 | Modes doux : déplacements cyclistes ----- | 181 |
| 6.1 | Schéma directeur cyclable wallon ----- | 181 |
| 6.2 | Le réseau Eurovélo ----- | 182 |
| 6.3 | Liaisons cyclables fonctionnelles ----- | 183 |
| 6.3.1 | RAVeL ----- | 183 |
| 6.3.1.1 | Le RAVeL 5 : tronçon L'Ourthe : Liège - Durbuy (53,7 km) ----- | 184 |
| 6.3.1.2 | Le RAVeL Marche-en-Famenne - Hotton (7,5 km) ----- | 185 |
| 6.3.1.3 | L150 : Houyet - Rochefort - Jemelle (± 22 km) ----- | 186 |
| 6.3.2 | Le réseau cyclable « Pays de Famenne » ----- | 187 |
| 6.3.3 | Aménagements sur les territoires communaux ----- | 188 |
| 6.3.3.1 | Durbuy ----- | 188 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 6.3.3.2 | Erezée | 189 |
| 6.3.3.3 | Hotton | 190 |
| 6.3.3.4 | Marche-en-Famenne | 191 |
| 6.3.3.5 | Nassogne..... | 192 |
| 6.3.3.6 | Rendeux | 193 |
| 6.3.3.7 | Rochefort | 193 |
| 6.3.3.8 | Somme-Leuze | 195 |
| 6.3.4 | Les SUL | 196 |
| 6.3.5 | Les voiries agricoles en F99c | 196 |
| 6.4 | Le stationnement vélo | 197 |
| 6.5 | Itinéraires récréatifs | 198 |
| 6.6 | Vélocistes..... | 199 |
| 6.7 | Synthèse | 199 |
| 7 | Modes doux : déplacements piétons et PMR | 201 |
| 7.1 | Chemins piétons fonctionnels | 201 |
| 7.1.1 | Centres urbains..... | 201 |
| 7.1.1.1 | Marche-en-Famenne | 202 |
| 7.1.1.2 | Rochefort | 205 |
| 7.1.1.3 | Barvaux-sur-Ourthe | 208 |
| 7.1.1.4 | Hotton | 210 |
| 7.1.2 | Villages et zones rurales | 212 |
| 7.1.2.1 | Centres et villages urbanisés | 212 |
| 7.1.2.2 | Villages ruraux et hameaux | 217 |
| 7.1.3 | Points noirs à mettre en évidence..... | 220 |
| 7.1.3.1 | Durbuy | 220 |
| 7.1.3.2 | Erezée | 220 |
| 7.1.3.3 | Hotton | 220 |
| 7.1.3.4 | Marche-en-Famenne | 220 |
| 7.1.3.5 | Nassogne..... | 220 |
| 7.1.3.6 | Rendeux | 220 |
| 7.1.3.7 | Rochefort | 220 |
| 7.1.3.8 | Somme-Leuze | 220 |
| 7.1.4 | Projets communaux | 221 |
| 7.1.4.1 | Durbuy | 221 |
| 7.1.4.2 | Erezée | 221 |
| 7.1.4.3 | Hotton | 221 |
| 7.1.4.4 | Nassogne..... | 221 |
| 7.1.4.5 | Rendeux | 221 |
| 7.1.4.6 | Rochefort | 221 |
| 7.2 | PMR..... | 222 |
| 7.3 | Promenades et itinéraires récréatifs | 225 |
| 7.3.1 | Les sentiers vicinaux | 225 |
| 7.3.2 | Pays d'Ourthe & Aisne..... | 225 |
| 7.3.3 | Pays de Marche et de Nassogne..... | 225 |
| 7.3.4 | Syndicat d'initiative de Rochefort..... | 226 |
| 7.3.5 | Syndicat d'Initiative de Somme-Leuze | 226 |
| 7.4 | Synthèse | 227 |
| 8 | Transport privé..... | 229 |
| 8.1 | Offre de transport | 229 |
| 8.1.1 | Contexte du réseau routier et autoroutier | 229 |
| 8.1.2 | Description des principaux axes | 231 |
| 8.1.2.1 | N63 | 231 |
| 8.1.2.2 | N4 | 233 |
| 8.1.2.3 | N86 | 235 |

| | | |
|----------|---|------------|
| 8.1.2.4 | N94 | 239 |
| 8.1.3 | Contexte routier par commune----- | 240 |
| 8.1.3.1 | Durbuy | 240 |
| 8.1.3.2 | Erezée | 248 |
| 8.1.3.3 | Hotton | 251 |
| 8.1.3.4 | Marche-en-Famenne | 255 |
| 8.1.3.5 | Nassogne..... | 260 |
| 8.1.3.6 | Rendeux | 264 |
| 8.1.3.7 | Rochefort | 267 |
| 8.1.3.8 | Somme-Leuze | 271 |
| 8.2 | Demande de déplacements----- | 274 |
| 8.2.1 | Charge journalière moyenne ----- | 274 |
| 8.2.1.1 | Trafic routier sur la N86 | 276 |
| 8.2.1.2 | Trafic routier sur la N4 | 276 |
| 8.2.1.3 | Trafic routier sur la N63 | 277 |
| 8.2.2 | Charge en heure de pointe du matin (HPM) : véhicules légers ----- | 278 |
| 8.2.2.1 | Trafic routier sur la N4 | 279 |
| 8.2.2.2 | Trafic routier sur la N63 | 279 |
| 8.2.2.3 | Trafic routier sur la N86 | 279 |
| 8.2.3 | Charge en heure de pointe du soir (HPS) : véhicules légers ----- | 280 |
| 8.2.3.1 | Trafic routier sur la N4 | 281 |
| 8.2.3.2 | Trafic routier sur la N63 | 281 |
| 8.2.3.3 | Trafic routier sur la N86 | 281 |
| 8.2.4 | Charge en heure de pointe du matin (HPM) : poids lourds ----- | 282 |
| 8.2.5 | Charge en heure de pointe du soir (HPS) : poids lourds ----- | 284 |
| 9 | Problématiques spécifiques à chaque commune | 285 |
| 9.1 | Durbuy----- | 285 |
| 9.1.1 | Contexte général de la mobilité communale----- | 285 |
| 9.1.2 | Points positifs et points critiques ----- | 285 |
| 9.1.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune ----- | 288 |
| 9.1.4 | Définition des premiers enjeux de mobilité ----- | 289 |
| 9.2 | Erezée----- | 290 |
| 9.2.1 | Contexte général de la mobilité communale----- | 290 |
| 9.2.2 | Points positifs et points critiques ----- | 290 |
| 9.2.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité dans la commune ----- | 292 |
| 9.2.4 | Définitions des premiers enjeux de mobilité ----- | 293 |
| 9.3 | Hotton----- | 294 |
| 9.3.1 | Contexte générale de la mobilité communale ----- | 294 |
| 9.3.2 | Points positifs et points critiques ----- | 294 |
| 9.3.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité sur la commune ----- | 298 |
| 9.3.4 | Définitions des premiers enjeux de mobilité ----- | 300 |
| 9.4 | Marche-en-Famenne----- | 301 |
| 9.4.1 | Contexte général de la mobilité communale----- | 301 |
| 9.4.2 | Points positifs et points critiques ----- | 301 |
| 9.4.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune ----- | 306 |
| 9.4.4 | Définition des premiers enjeux de mobilité ----- | 307 |
| 9.5 | Nassogne----- | 308 |
| 9.5.1 | Contexte général de la mobilité communale----- | 308 |
| 9.5.2 | Points positifs et points critiques ----- | 308 |
| 9.5.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune ----- | 312 |
| 9.5.4 | Définition des premiers enjeux de mobilité ----- | 313 |
| 9.6 | Rendeux ----- | 313 |
| 9.6.1 | Contexte général de la mobilité communale----- | 313 |
| 9.6.2 | Points positifs et points critiques ----- | 313 |
| 9.6.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune ----- | 317 |
| 9.6.4 | Définitions des premiers enjeux de mobilité ----- | 317 |

| | | |
|-----------|---|------------|
| 9.7 | Rochefort | 318 |
| 9.7.1 | Contexte général de la mobilité communale | 318 |
| 9.7.2 | Points positifs et points critiques | 319 |
| 9.7.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune | 322 |
| 9.7.4 | Définition des premiers enjeux de mobilité | 322 |
| 9.8 | Somme-Leuze | 323 |
| 9.8.1 | Contexte général de la mobilité communale | 323 |
| 9.8.2 | Points positifs et points critiques | 323 |
| 9.8.3 | Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune | 328 |
| 9.8.4 | Définition des premiers enjeux de mobilité | 329 |
| 10 | Stationnement | 331 |
| 10.1 | Stationnement sur la zone du PICM | 331 |
| 10.2 | Offre de stationnement | 332 |
| 10.2.1 | Durbuy | 332 |
| 10.2.1.1 | Parkings à Barvaux | 333 |
| 10.2.1.2 | Parkings à Bomal | 333 |
| 10.2.1.3 | Parkings à Durbuy | 334 |
| 10.2.2 | Hotton | 335 |
| 10.2.3 | Marche-en-Famenne | 336 |
| 10.2.4 | Rochefort | 337 |
| 10.2.4.1 | Parkings à Rochefort | 337 |
| 10.2.4.2 | Parkings à Han-sur-Lesse | 338 |
| 10.2.5 | Nassogne | 338 |
| 10.2.6 | Erezée | 338 |
| 10.2.7 | Rendoux | 338 |
| 10.2.8 | Somme-Leuze | 339 |
| 10.2.9 | Stationnement pour les personnes à mobilité réduite | 339 |
| 10.3 | La demande en stationnement | 340 |
| 11 | Le tourisme au sein du PICM | 343 |
| 11.1 | La répartition géographique des sites | 343 |
| 11.2 | L'accessibilité touristique des sites | 345 |
| 11.3 | Les caractéristiques du tourisme dans le PICM | 347 |
| 11.4 | Impact de la saison touristique sur les voiries du PICM | 348 |
| 11.4.1 | Impact sur les voiries de Rochefort | 348 |
| 11.4.2 | Impact sur les voiries d'Erezée | 350 |
| 11.4.3 | Synthèse | 351 |
| 11.5 | La demande de stationnement en période touristique | 352 |
| 11.5.1 | Constat général sur les communes du PICM | 352 |
| 11.5.2 | Rochefort | 353 |
| 11.5.3 | Hotton | 355 |
| 11.5.4 | Durbuy – vieille ville | 356 |
| 12 | Sécurité routière | 357 |
| 12.1 | Introduction | 357 |
| 12.2 | Les accidents | 357 |
| 12.2.1 | Zones à risque 2006-2010 (SPW) | 357 |
| 12.2.2 | Zone de police Famenne – Ardenne | 359 |
| 12.2.2.1 | Nombre d'accidents | 359 |
| 12.2.2.2 | Gravité des accidents | 360 |
| 12.2.2.3 | Type d'utilisateur impliqué | 361 |
| 12.2.2.4 | Répartition selon le type de voirie | 362 |
| 12.2.2.5 | Localisation des accidents et points noirs | 363 |
| 12.2.3 | Zone de Police Lesse et Lhomme | 370 |

| | | |
|----------|---|-----|
| 12.2.3.1 | Nombre d'accidents | 370 |
| 12.2.3.2 | Gravité des accidents | 370 |
| 12.2.3.3 | Type d'utilisateur impliqué | 371 |
| 12.2.3.4 | Répartition selon le type de voirie | 371 |
| 12.2.3.5 | Localisation des accidents..... | 372 |
| 12.2.4 | Zone de Police Condroz-Famenne | 374 |
| 12.2.4.1 | Nombre d'accidents | 374 |
| 12.2.4.2 | Répartition selon le type de voirie | 374 |
| 12.2.4.3 | Localisation des accidents..... | 375 |
| 12.3 | Vitesses pratiquées | 376 |
| 12.3.1 | Zone de police Famenne – Ardenne | 376 |
| 12.3.2 | Zone de Police Lesse et Lhomme | 377 |
| 12.3.3 | Zone de Police Condroz-Famenne | 378 |
| 12.4 | Gestion de la vitesse..... | 379 |
| 12.4.1 | Les radars..... | 379 |
| 12.4.1.1 | Radars fixes..... | 379 |
| 12.4.1.2 | Les radars répressifs mobiles..... | 380 |
| 12.4.1.3 | Les radars préventifs | 380 |
| 12.4.2 | Aménagements ralentisseurs | 381 |
| 12.5 | Synthèse | 383 |

Table des illustrations

Cartes :

| | |
|---|-----|
| Carte 1 : Localisation des 8 communes en Région wallonne | 17 |
| Carte 2 : Situation générale des huit communes étudiées | 18 |
| Carte 3 : Densité de population des communes des provinces de Namur et du Luxembourg par km ² | 20 |
| Carte 4 : Densité de population par km ² des communes du PICM..... | 23 |
| Carte 5 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Durbuy | 39 |
| Carte 6 : Mobilité entrante et sortante sur la commune d'Erezée..... | 40 |
| Carte 7 : Mobilité entrante et sortante sur la commune d'Hotton..... | 41 |
| Carte 8 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Marche-en-Famenne..... | 42 |
| Carte 9 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Nassogne..... | 43 |
| Carte 10 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Rendoux..... | 44 |
| Carte 11 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Rochefort | 45 |
| Carte 12 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Somme-Leuze..... | 46 |
| Carte 13 : Mobilité entre Durbuy et les autres communes du PICM..... | 47 |
| Carte 14 : Mobilité entre Erezée et les autres communes du PICM..... | 48 |
| Carte 15 : Mobilité entre Hotton et les autres communes du PICM..... | 49 |
| Carte 16 : Mobilité entre Marche-en-Famenne et les autres communes du PICM | 50 |
| Carte 17 : Mobilité entre Nassogne et les autres communes du PICM | 51 |
| Carte 18 : Mobilité entre Rendoux et les autres communes du PICM..... | 52 |
| Carte 19 : Mobilité entre Rochefort et les autres communes du PICM..... | 53 |
| Carte 20 : Mobilité entre Somme-Leuze et les autres communes du PICM | 54 |
| Carte 21 : Offre du réseau de bus du Pays de Famenne Sources : TEC Namur-Luxembourg | 96 |
| Carte 22 : Offre des lignes de bus régulières du réseau..... | 98 |
| Carte 23 : Offre des lignes de bus scolaires du réseau..... | 100 |
| Carte 24 : Fréquence des lignes de bus par sens en jour ouvrable Sources : TEC Liège- Verviers / TEC Namur-Luxembourg..... | 106 |
| Carte 25 : Carte du réseau - source : SNCB..... | 134 |
| Carte 26 : Densité de population et aire de chalandise des gares et points d'arrêts – source : Transport ferroviaire, un atout pour la Wallonie, Étude TRITEL – version provisoire – octobre 2011 | 135 |
| Carte 27 : Carte technique du réseau SNCB, DRR 20112..... | 153 |
| Carte 28 : Fréquentation (montées et descentes) journalière des gares en semaine (2009) | 160 |
| Carte 29 : Hiérarchie viaire existante..... | 230 |
| Carte 30 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Durbuy..... | 240 |
| Carte 31 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Erezée | 248 |
| Carte 32 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Hotton..... | 251 |
| Carte 33 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Marche-en-Famenne | 255 |
| Carte 34 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Nassogne | 260 |
| Carte 35 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Rendoux | 264 |
| Carte 36 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Rochefort..... | 267 |
| Carte 37 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Somme-Leuze | 271 |
| Carte 38 : Trafic moyen journalier en evp / jour | 275 |

Figures :

| | |
|--|-----|
| Figure 1 : Pyramide d'âge de Durbuy (2010) | 25 |
| Figure 2 : Pyramide d'âge d'Erezée (2010)..... | 25 |
| Figure 3 : Pyramide d'âge de Hotton (2010) | 26 |
| Figure 4 : Pyramide d'âge de Marche-en-Famenne (2010)..... | 26 |
| Figure 5 : Pyramide d'âge de Nassogne (2010)..... | 26 |
| Figure 6 : Pyramide d'âge de Rendeux 2010 (2010)..... | 26 |
| Figure 7 : Pyramide d'âge de Rochefort (2010) | 26 |
| Figure 8 : Pyramide d'âge de Somme-Leuze (2010)..... | 26 |
| Figure 9 : Proportion de salariés et non-salariés dans chaque commune | 29 |
| Figure 10 : Desserte ferroviaire schématisée | 136 |
| Figure 11 : Projet de suppression du passage à niveau n°55 – Source Infrabel | 155 |
| Figure 12 : Projet Infrabel d'amélioration de l'infrastructure | 156 |
| Figure 13 : Projet de suppression du passage à niveau n°38 – Source Infrabel | 156 |
| Figure 14 : Abords de la gare SNCB de Bomal | 162 |
| Figure 15 : Abords de la halte SNCB de Barvaux | 163 |
| Figure 16 : Abords de la gare SNCB de Melreux | 165 |
| Figure 17 : Abords de la halte SNCB de Marche-en-Famenne | 166 |
| Figure 18 : Abords de la halte SNCB d'Aye | 167 |
| Figure 19 : Abords de la gare SNCB de Marloie | 169 |
| Figure 20 : Abords de la gare SNCB de Jemelle | 171 |
| Figure 21 : Abords de la halte SNCB de Forrières..... | 172 |
| Figure 22 : Schéma Directeur Cyclable wallon | 181 |
| Figure 23 : Réseau Eurovélo | 182 |
| Figure 24 : Réseau RAVeL dans le PICM | 183 |
| Figure 25 : Itinéraire RAVeL | 184 |
| Figure 26 : Itinéraire RAVeL Marche – Hotton | 185 |
| Figure 27 : Itinéraire RAVeL ancienne L150 | 186 |
| Figure 28 : présence d'aménagements cyclables sur Durbuy..... | 188 |
| Figure 29 : Extrait du Plan cyclable élaboré en 1998 par le bureau Espaces Mobilité et Agua | 192 |
| Figure 30 : présence de pistes cyclables sur Rochefort..... | 194 |
| Figure 31 : Nombre de nuitées en 2011 - StatBel..... | 347 |
| Figure 32 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique-Rochefort. | 348 |
| Figure 33 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique au niveau de la Bk 18.7 de la N911. | 349 |
| Figure 34 Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique au niveau de la Bk 52,9 de la N86. | 349 |
| Figure 35 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique - Erezée | 350 |
| Figure 36 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique au niveau de la Bk 10 de la N841 | 351 |
| Figure 37 : Nombre d'accidents en 2010 | 359 |
| Figure 38 : Nombre d'accidents en 2011 | 359 |
| Figure 39 : Gravité des accidents par commune..... | 360 |

Tableaux :

| | |
|--|-----|
| Tableau 1 : Population par commune et évolution | 21 |
| Tableau 2 : Evolution de la population 1990-2010 | 21 |
| Tableau 3 : Récapitulatif des densités | 22 |
| Tableau 4 : Age de la population | 24 |
| Tableau 5 : Population étrangère | 27 |
| Tableau 6 : Nombre d'actifs par commune étudiée | 28 |
| Tableau 7 : Nombre d'entreprises actives..... | 30 |
| Tableau 8 : Mobilité entrante par province et par région en 2008 | 33 |
| Tableau 9 : Mobilité entrante par arrondissement limitrophe en 2008..... | 33 |
| Tableau 10 : Mobilité sortante par province et par région en 2008 – Source : SPF mobilité enquête fédérale - 2008 | 34 |
| Tableau 11 : Mobilité sortante par arrondissement limitrophe en 2008..... | 35 |
| Tableau 12 : Part modale des déplacements en 2008 - Source : SPF mobilité enquête fédérale - 2008 | 36 |
| Tableau 13 : Enseignement à Durbuy | 68 |
| Tableau 14 : Enseignement à Erezée..... | 69 |
| Tableau 15 : Enseignement à Hotton | 70 |
| Tableau 16 : Enseignement à Marche-en-Famenne..... | 71 |
| Tableau 17 : Enseignement à Nassogne..... | 73 |
| Tableau 18 : Enseignement à Rendeux..... | 74 |
| Tableau 19 : Enseignement à Rochefort | 75 |
| Tableau 20 : Enseignement à Somme-Leuze..... | 77 |
| Tableau 21 : Enseignement spécialisé et internats..... | 83 |
| Tableau 22 : Type et nature des lignes de bus du PICM | 103 |
| Tableau 23 : Fréquence de passage des bus par jour et par sens | 105 |
| Tableau 24 : Comparatif des temps de parcours entre les bus et la voiture..... | 107 |
| Tableau 25 : Correspondance TEC / SNCB | 116 |
| Tableau 26 : Nombre et nom des points d'arrêts | 133 |
| Tableau 27 : Nombre et le type de trains dans les gares du PICM, la semaine et le week- end, tous sens confondu | 136 |
| Tableau 28: Destination et temps de parcours de la ligne SNCB 43 depuis Marche-en- Famenne..... | 137 |
| Tableau 29 : Destination et temps de parcours sur la ligne 162 depuis Jemelle | 139 |
| Tableau 30 : Temps de parcours minimal en train | 149 |
| Tableau 31 : Temps de parcours minimal en voiture | 149 |
| Tableau 32 : Comparaison du temps de parcours entre le train et l'automobile | 149 |
| Tableau 33 : Localisation des accidents à Rochefort..... | 372 |
| Tableau 34 : Inventaire infractions ZP Famenne - Ardenne..... | 376 |
| Tableau 35 : Inventaire infractions ZP Lesse & Lhomme..... | 377 |
| Tableau 36 : Inventaire infractions ZP Condroz – Famenne | 378 |

Photos :

| | |
|--|-----|
| Photo 1 : Am 63 - www.belrail.be | 150 |
| Photo 2 : Am Desiro ML - Wikipedia | 150 |
| Photo 3 : Am 66 - www.belrail.be | 151 |
| Photo 4 : Am 96 - www.belrail.be | 151 |
| Photo 5 : Locomotive série 20 - www.belrail.be | 152 |
| Photo 6 : Voiture Pilote M6 - www.belrail.be | 152 |
| Photo 7 : Locomotive 20 avec matériel CFF sur l'Iris | 152 |
| Photo 8 : Bâtiment voyageur à Bomal | 161 |
| Photo 9 : Parking voyageur à Bomal | 161 |
| Photo 10 : Bâtiment voyageur à Melreux | 164 |
| Photo 11 : Arrêts de bus à Melreux | 164 |
| Photo 12 : Abris voyageurs en béton | 165 |
| Photo 13 : Quais bas | 167 |
| Photo 14 : Bâtiment voyageur de Marloie | 168 |
| Photo 15 : Parking vélos à Marloie | 168 |
| Photo 16 : Abris voyageurs à Marloie | 169 |
| Photo 17 : Bâtiment voyageur de Jemelle | 170 |
| Photo 18: Passage sous voies à Jemelle | 170 |
| Photo 19 : Quais bas à Jemelle | 171 |
| Photo 20 : Quais bas à Forrières | 172 |

SPW

Communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux, Rochefort et Somme-Leuze

1 Introduction

La mobilité est déjà gérée par la police, les travaux publics, l'urbanisme et les commissions locales mises en place (CCATM). Quelle est donc la plus-value que peut apporter un PICM ?

Quelle est la plus-value d'une approche conjointe pour plusieurs communes ?

- Un certain nombre d'enjeux et de problèmes dépassent les limites du territoire communal. Ces aspects couvrent souvent un territoire plus large appelé « bassin de vie ». Pour définir de vraies solutions, valables à terme, le PICM est utile pour **comprendre les enjeux** et les évolutions de la mobilité qui traverse les Communes et de celle liée aux développements communaux.
- **Développer une vision d'ensemble de la mobilité**, en accord avec les ambitions communales et le développement territorial: développement de l'habitat, de l'emploi, des services, des loisirs, du paysage.
- Une **approche supracommunale** permet de coordonner les stratégies pour assurer une plus grande efficacité et éviter les actions redondantes là où elles ne seraient pas nécessaires.
- L'apport d'un **plan concerté** et préparé pour les communes par des bureaux d'études extérieurs est celui d'une approche cohérente et réfléchie, qui évite que les décisions ponctuelles ne se concurrencent et n'apportent pas les bénéfices escomptés. Les bureaux d'étude apportent une expertise technique.
- Traduire cette vision en **Fiches d'actions** concrètes à mener à court et moyen terme, définissant les acteurs intervenants et les conditions de réussite, et permettant l'introduction et le suivi de projets à la Région, au SPW et au TEC (plans triennaux, projets subsidiés, ...)

Le présent projet de rapport présente la première étape du diagnostic.

SPW

Communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux, Rochefort et Somme-Leuze

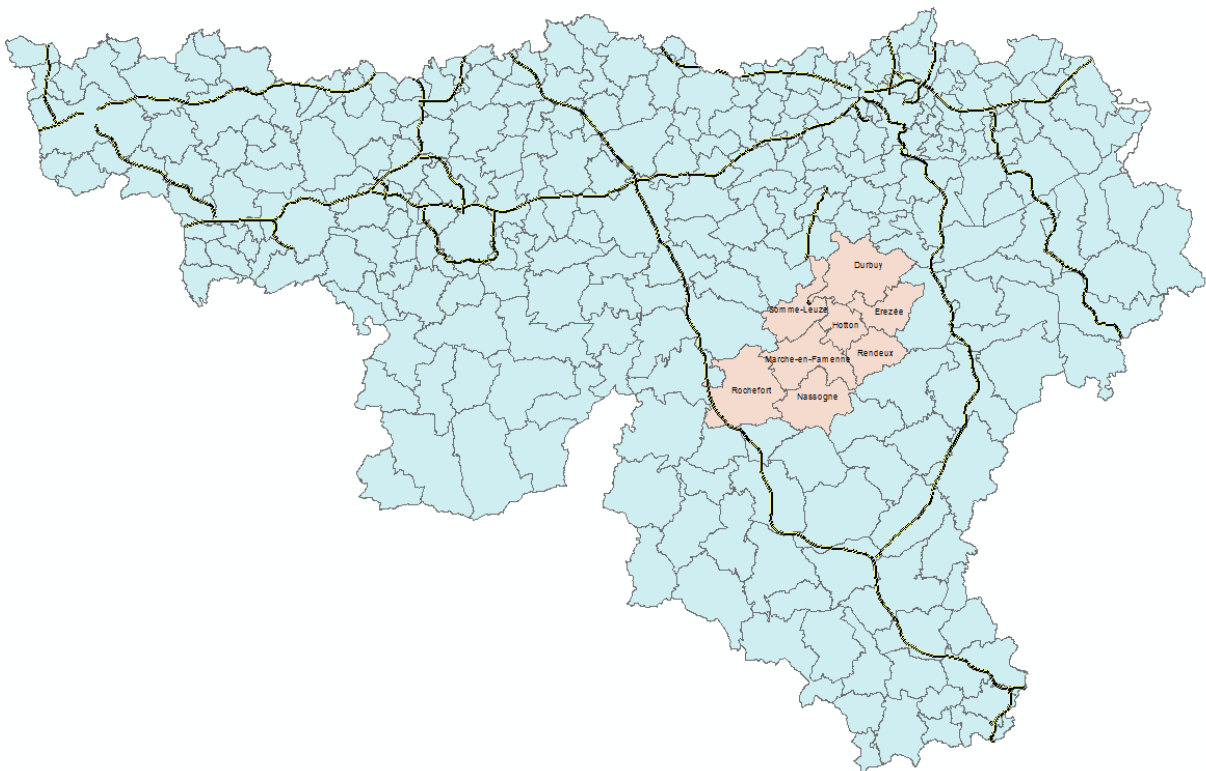
2 Analyse socio-économique et aménagement du territoire

2.1 Analyse territoriale et communale

Les communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Rendeux, Nassogne et Marche-en-Famenne sont situées en province du Luxembourg et appartiennent à l'arrondissement de Marche-en-Famenne tandis que les communes de Rochefort et de Somme-Leuze sont situées en province de Namur et appartiennent à l'arrondissement de Dinant.

Les huit entités étudiées dans le cadre du Plan Intercommunal de Mobilité accueillent respectivement, 10.983, 3.009, 5.175, 2.437, 5.210, 17.175, 12.246 et 4.867 habitants en 2010 soit un total de 61.102 habitants sur l'ensemble du PICM

Ces communes constituent le cœur géographique de la Famenne. Cet espace subit la sphère d'influence des villes de Namur et de Liège. Ces liens sont conditionnés par les liaisons routières et ferroviaires.



Carte 1 : Localisation des 8 communes en Région wallonne

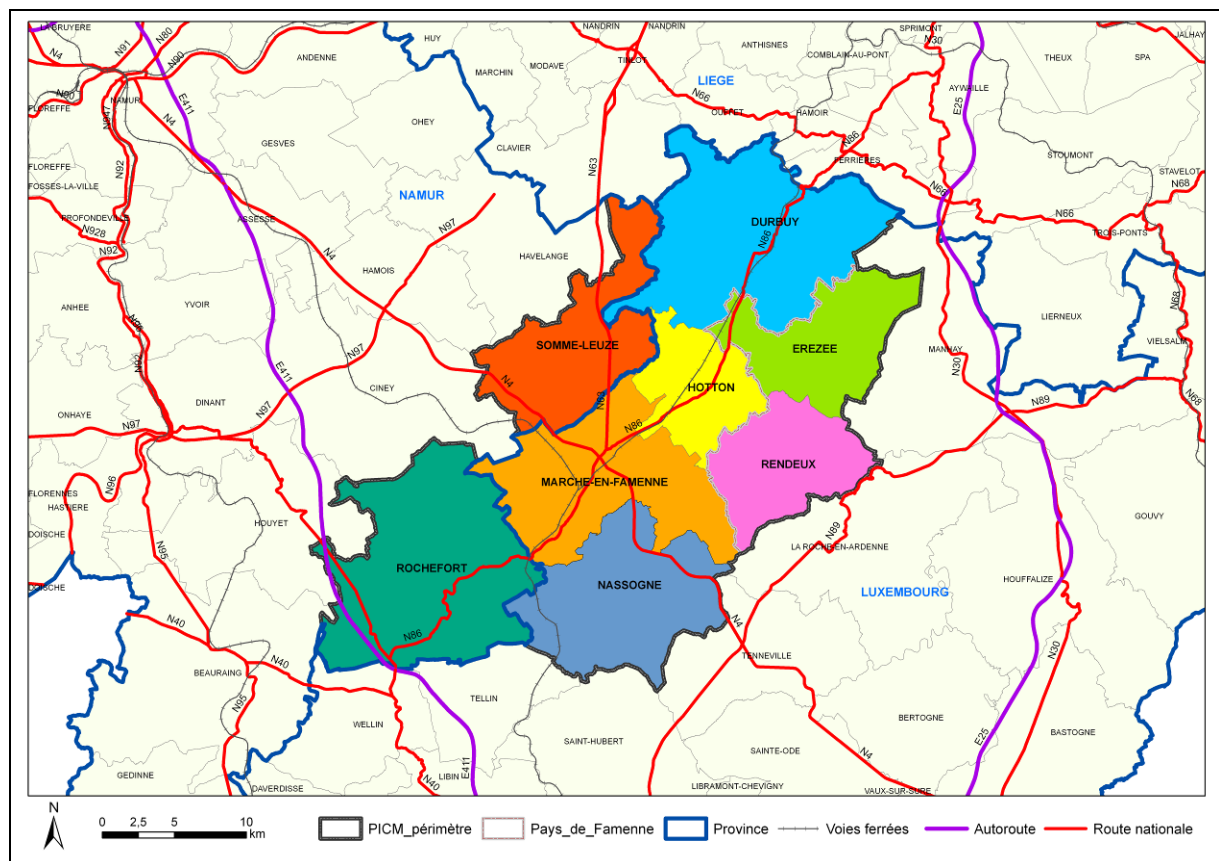
La Famenne est un bassin de vie qui connaît un développement rapide. 6 communes (Marche-en-Famenne, Rochefort, Durbuy, Hotton, Nassogne et Somme-Leuze) de la région ont donc décidé de se grouper pour se faire reconnaître par une image forte et pour renforcer la cohésion interne : « Le Pays de Famenne ».

Les communes comportent un noyau central et de nombreux villages à caractère rural et résidentiel.

L'agriculture et les ressources forestières prennent une place importante dans la région. Le tourisme joue également un rôle très important dans l'économie locale voire régionale.

Les communes de Durbuy, Hotton, Marche-en-Famenne, Somme-Leuze, Nassogne bénéficient d'une bonne accessibilité routière.

Le réseau viare principal converge vers Marche-en-Famenne.



Carte 2 : Situation générale des huit communes étudiées

2.2 Les caractéristiques de la population

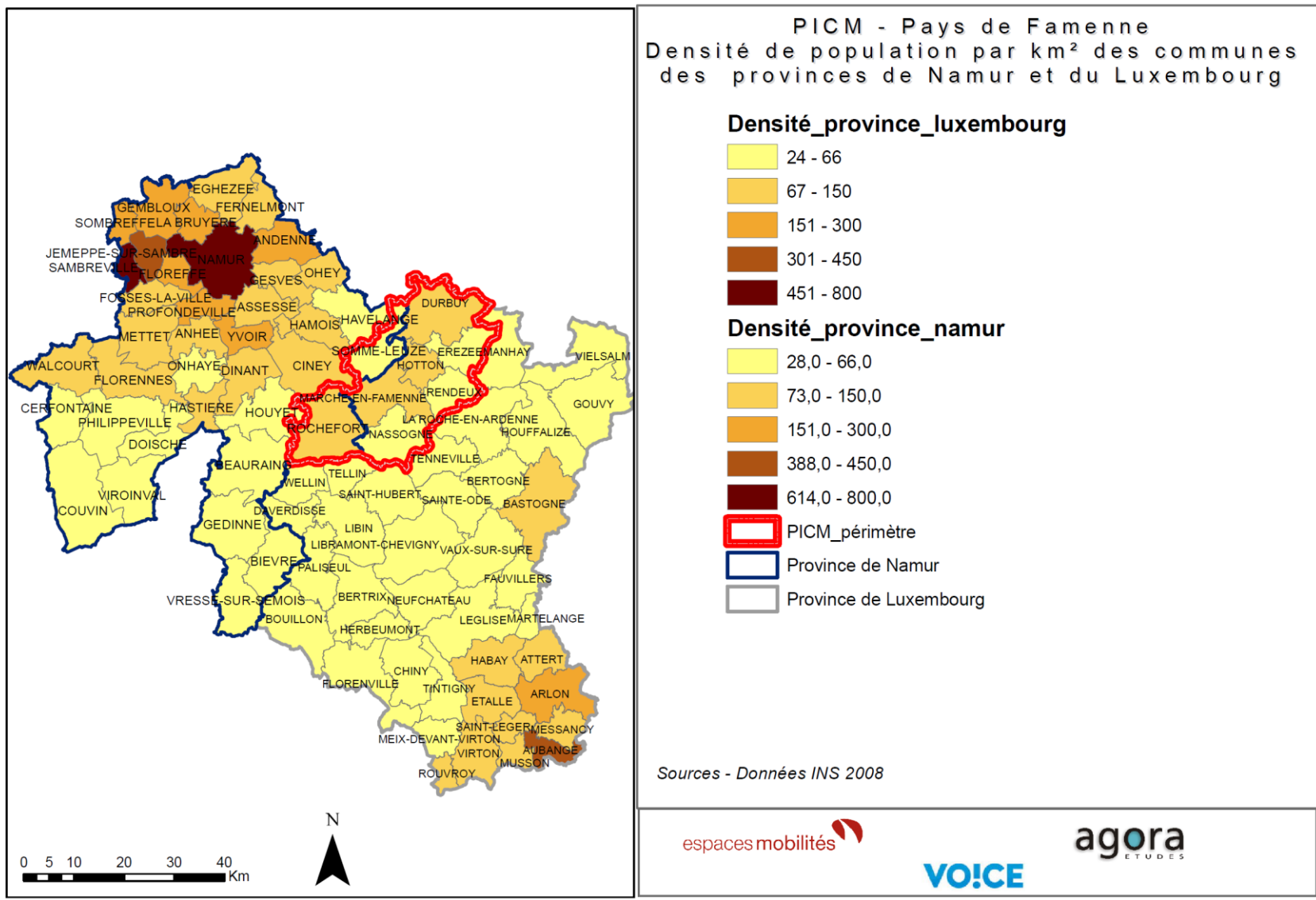
2.2.1 Évolution de la population

2.2.1.1 *À l'échelle de la province*

Près de 300.000 habitants résident dans la province du Luxembourg et près de 500.000 pour celle de Namur.

La province du Luxembourg est la moins peuplée de Wallonie. Les bassins de population les plus importants sont situés dans les grandes villes telles que : Arlon, Bastogne, Neufchâteau et Marche-en-Famenne.

La province de Namur est la troisième province la plus peuplée après les provinces du Hainaut de Liège. Les bassins de population les plus importants sont situés autour des villes de Namur et de Dinant.



Carte 3 : Densité de population des communes des provinces de Namur et du Luxembourg par km²

2.2.1.2 À l'échelle communale

Des huit communes étudiées, Marche-en-Famenne, Rochefort et Durbuy sont les communes les plus peuplées. Les 5 autres communes étudiées ne dépassent pas les 5.200 habitants.

La figure ci-dessous reprend les courbes d'évolution de la population. Ces courbes illustrent bien le fort écart démographique qui existe actuellement entre les communes de Marche-en-Famenne, Rochefort, Durbuy et les 5 autres communes.

On constate toutefois que toutes les 8 communes gagnent de la population.

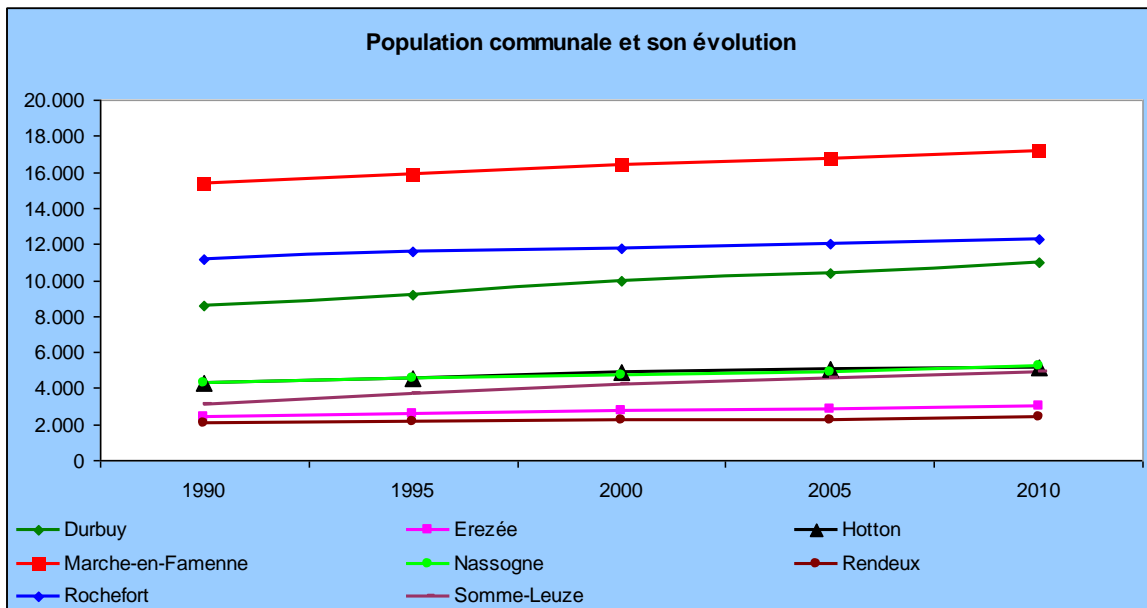


Tableau 1 : Population par commune et évolution

| Entité | 1990 | 2010 | Évolution 1990-2010 |
|-------------------|--------|--------|---------------------|
| Durbuy | 8.622 | 10.983 | + 2.361 |
| Erezée | 2.404 | 3.009 | + 605 |
| Hotton | 4.331 | 5.175 | + 844 |
| Marche-en-Famenne | 15.327 | 17.175 | + 1.848 |
| Nassogne | 4.323 | 5.210 | + 887 |
| Rendeux | 2.068 | 2.437 | + 369 |
| Rochefort | 11.134 | 12.246 | + 1.112 |
| Somme-Leuze | 3.116 | 4.867 | + 1.751 |

Tableau 2 : Evolution de la population 1990-2010

2.2.2 Les densités

La superficie du territoire d'étude est de 854.99 km² soit une densité de population de ±71 hab. / km².

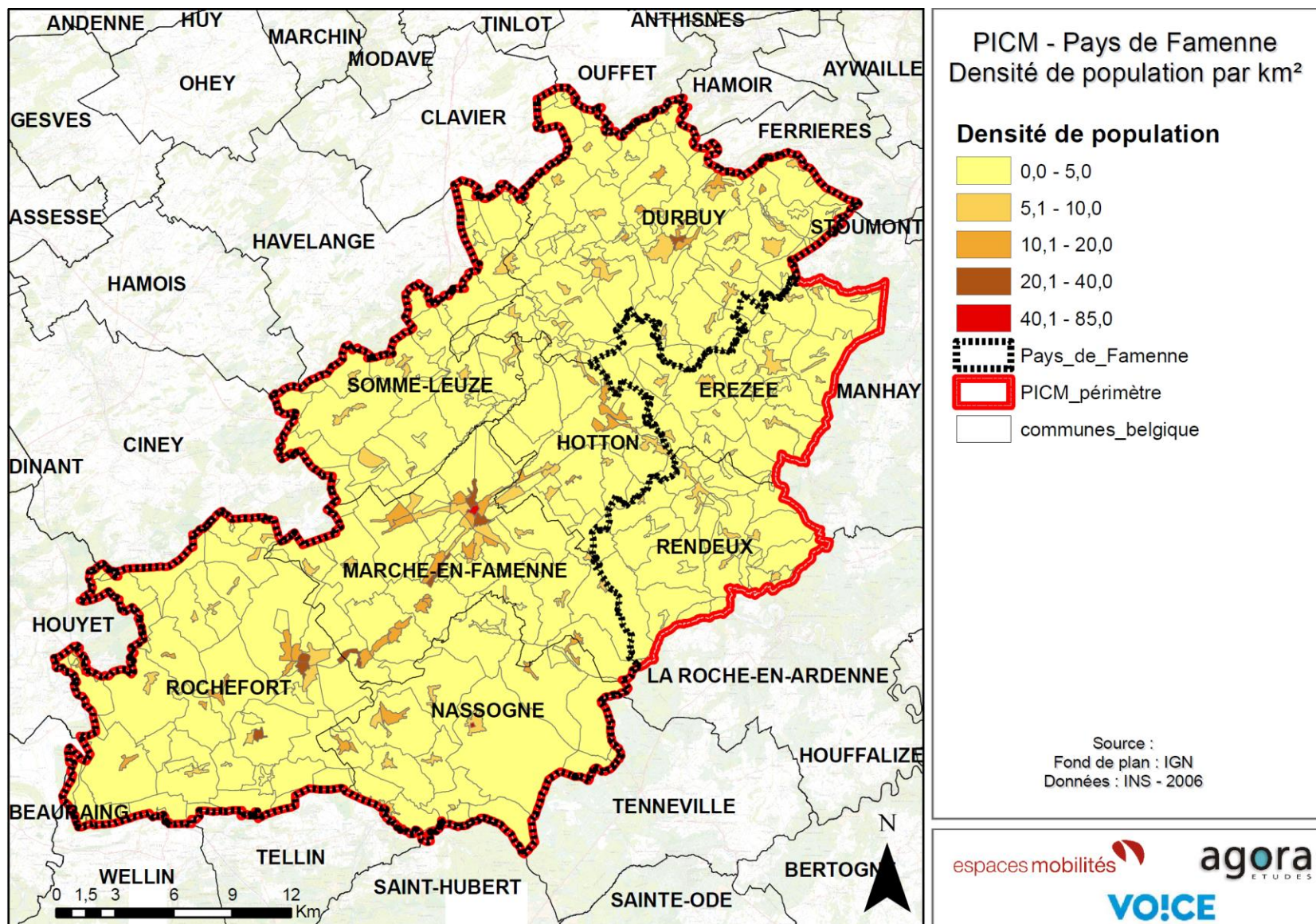
On observe à l'échelle communale de fortes différences au sein PICM :

- **Marche-en-Famenne** comptait 17.175 habitants pour une superficie de 121,4 km², soit une densité de 141 hab. / km².
- **Rochefort** comptait 12.246 habitants pour une superficie de 165,3 km², soit une densité de 74 hab. / km².
- **Durbuy** comptait 10.983 habitants pour une superficie de 156,61 km², soit une densité de 70 hab. / km².
- **Nassogne** comptait 5.210 habitants pour une superficie de 112 km², soit une densité de 47 hab. / km².
- **Hotton** comptait 5.175 habitants pour une superficie de 57,32 km², soit une densité de 90 hab. / km².
- **Somme-Leuze** comptait 4.867 habitants pour une superficie de 95,09 km², soit une densité de 51 hab. / km².
- **Erezée** comptait 3.009 habitants pour une superficie de 78,44 km², soit une densité de 38 hab. / km².
- **Rendeux** comptait 2.437 habitants pour une superficie de 68,83 km², soit une densité de 35 hab. / km².

| Densité en 2010 (Source INS) | |
|------------------------------|----------------------------|
| Marche-en-Famenne | 141 hab. / km ² |
| Rochefort | 74 hab. / km ² |
| Durbuy | 70 hab. / km ² |
| Nassogne | 47 hab. / km ² |
| Hotton | 90 hab. / km ² |
| Somme-Leuze | 51 hab. / km ² |
| Erezée | 38 hab. / km ² |
| Rendeux | 35 hab. / km ² |

Tableau 3 : Récapitulatif des densités

La densité de population à Marche est de loin la plus grande de la zone d'étude.



Carte 4 : Densité de population par km² des communes du PICM

2.2.3 Age de la population

Il est important de signaler que la tendance à l'évolution de la population est au vieillissement pour 7 des 8 communes. En effet, on observe que la part des 20 à 64 ans et des + de 65 ans est en forte progression dans 3 des 8 communes (Rendeux, Somme-Leuze et Nassogne). Rendeux a connu la plus importante progression des 20-64 ans dans sa population. Durbuy est la seule commune dont la part des + de 65 ans diminue.

Nous observons également une diminution pour l'ensemble des communes de la part des moins de 20 ans. En effet, leur part a considérablement diminué dans les communes de Marche-en-Famenne, Hotton et Erezée à raison de 10,59%, 9,54% et 4,80%. Seules Rendeux et Somme-Leuze connaissent une augmentation de la part des moins de 20 ans dans leur population.

| | % Évolution 2000-2010 | | |
|-------------------|-----------------------|---------|---------|
| | < 20 ans | 20 à 64 | > 65 |
| Durbuy | - 1,26% | 12,69% | -37,99% |
| Erezée | - 4,80% | 15,32% | 7,60% |
| Hotton | - 9,54% | 9,51% | 13,90% |
| Marche-en-Famenne | - 10,59% | 5,75% | 20,03% |
| Nassogne | - 1,60% | 12,35% | 13,47% |
| Rendeux | 1,11% | 156,13% | 1,07% |
| Rochefort | - 0,31% | 2,35% | 14,09% |
| Somme-Leuze | 3,34% | 20,56% | 19,38% |

Tableau 4 : Age de la population
Source INS 2010

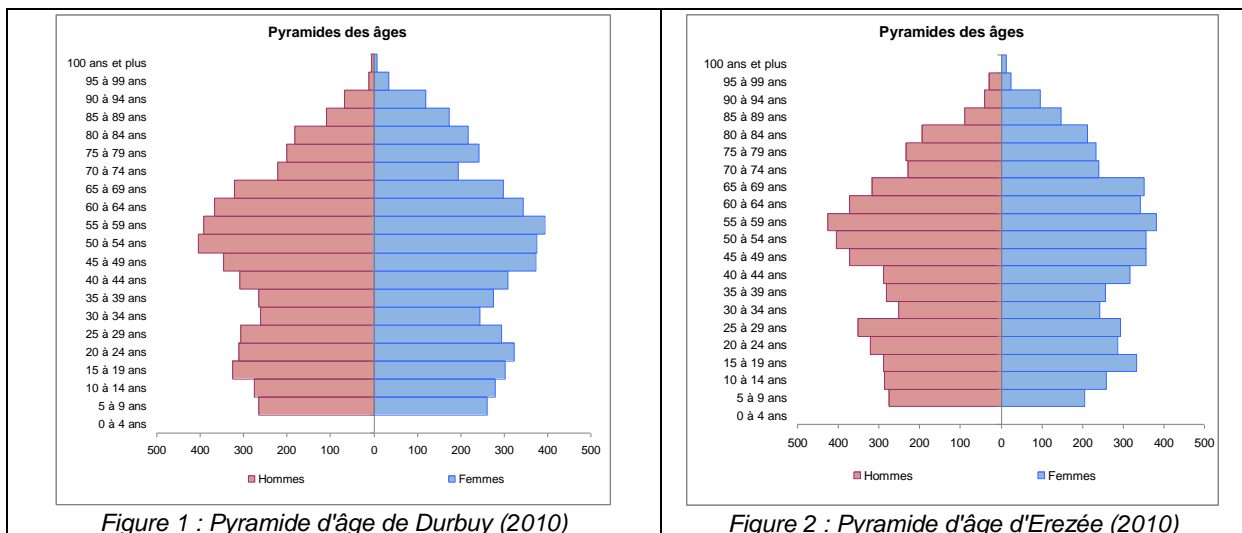
2.2.4 Les pyramides des âges

L'analyse des pyramides des âges montre que la base de l'ensemble des pyramides est globalement étroite pour l'ensemble des communes, preuve du vieillissement de la population.

On observe un « ventre mou » au niveau des 20-30 ans pour toutes les pyramides. Ce « ventre mou » peut s'expliquer par le départ des jeunes de la commune pour diverses raisons : difficulté de trouver un logement, manque de travail, recherche d'un mode de vie plus urbain, études supérieures.

On remarque également que la tranche d'âges 40-60 ans est bien représentée dans l'ensemble des communes. Cela semble traduire une situation où les ménages s'installent dans ces communes au moment de la vie active et/ou à l'approche de la pension.

Enfin, un déséquilibre important entre les hommes et les femmes est à signaler pour les classes de plus de 60 ans en faveur des femmes. Ce dernier déséquilibre s'explique tout simplement par le fait que l'espérance de vie des femmes est supérieure à celle des hommes.



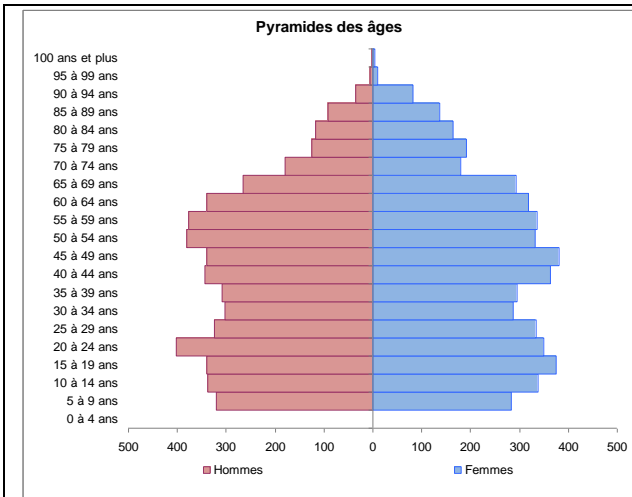


Figure 3 : Pyramide d'âge de Hotton (2010)

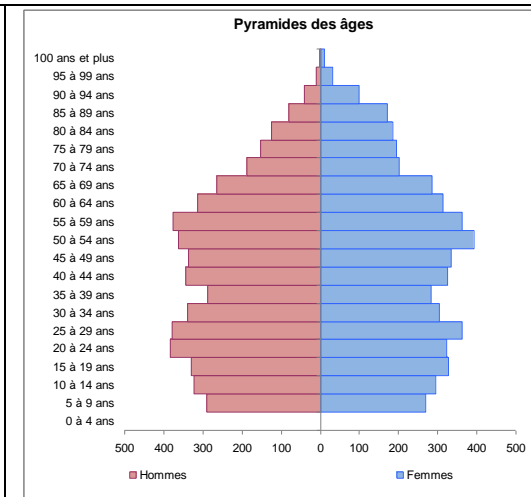


Figure 4 : Pyramide d'âge de Marche-en-Famenne (2010)

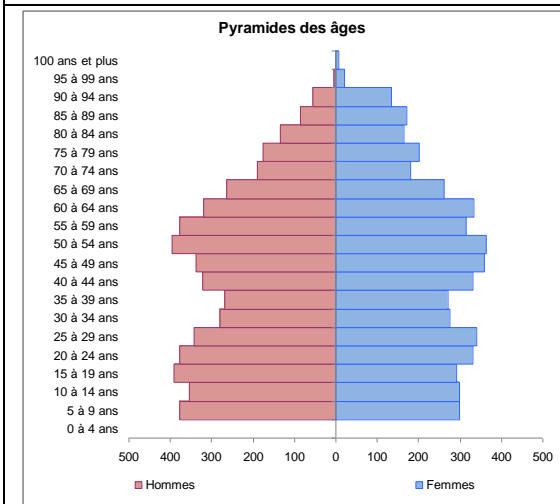


Figure 5 : Pyramide d'âge de Nassogne (2010)

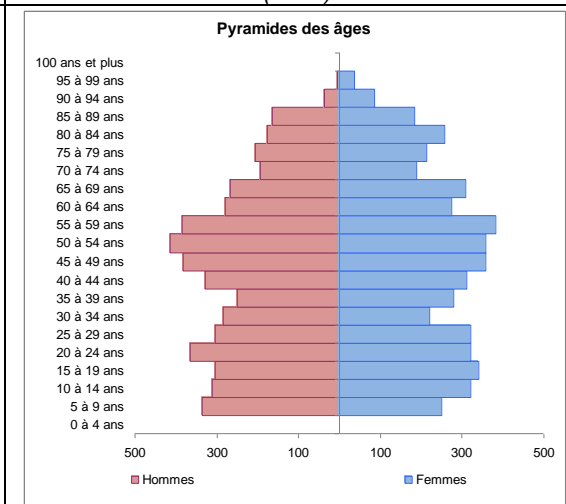


Figure 6 : Pyramide d'âge de Rendeux 2010 (2010)

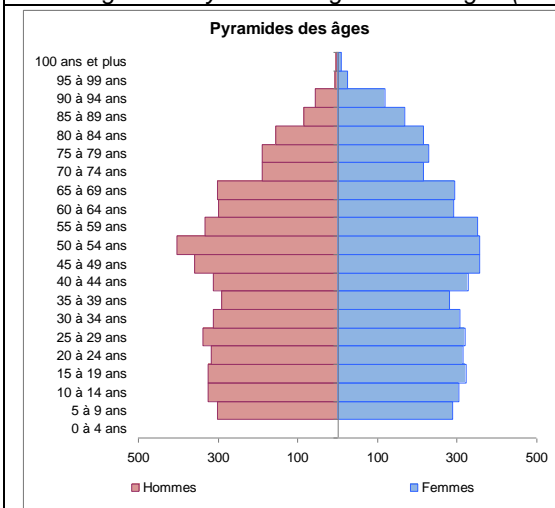


Figure 7 : Pyramide d'âge de Rochefort (2010)

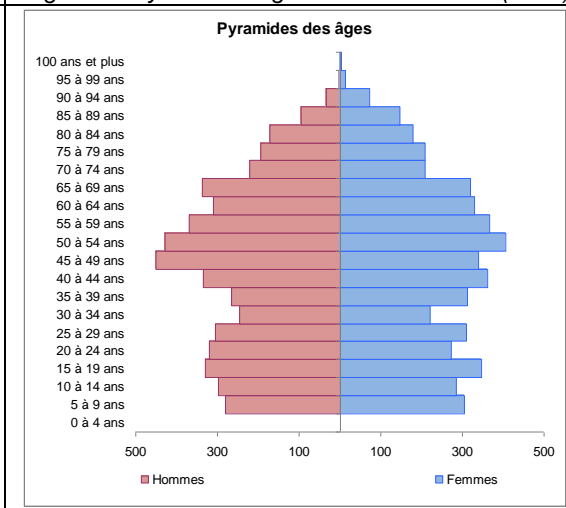


Figure 8 : Pyramide d'âge de Somme-Leuze (2010)

2.2.5 La population étrangère

En 2010, la population étrangère ne dépassait pas les 4,41 % dans les huit communes étudiées. C'est à Durbuy que l'on rencontre le plus grand nombre d'étrangers puisqu'ils représentent 4,41% de la population totale.

| | DURBUY | EREZEE | HOTTON | MARCHE-EN-FAMENNE | NASSOGNE | RENDEUX | ROCHEFORT | SOMME-LEUZE |
|-----------------------------|-------------|------------|-------------|-------------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| Population communale | 10.983 | 3.009 | 5.175 | 17.175 | 5.210 | 2.437 | 12.246 | 4.867 |
| Population étrangère | 484 4,41% | 90 2,99% | 175 3,38% | 575 3,35% | 139 2,67% | 92 3,78% | 350 2,86% | 141 2,90% |

Tableau 5 : Population étrangère
Source INS-2010

2.2.6 Synthèse

- L'hétérogénéité au niveau du peuplement communal se marque par l'importance de Marche-en-Famenne, Durbuy et Rochefort qui possèdent une population nettement plus importante que les 5 autres communes.
- Cette hétérogénéité de peuplement se retrouve dans les densités avec de fortes disparités au sein du territoire d'étude.
- La population de toute les communes est en augmentation depuis les années 1990.
- La tendance générale est au vieillissement de la population.
- Les communes se constituent d'un noyau central regroupant les principales fonctions et de nombreux villages.
- Marche-en-Famenne est un pôle régional et provincial, ce qui entraine de nombreux mouvements d'échanges en termes d'entrées et de sorties quotidiennement.
- L'agriculture et les ressources forestières prennent une place importante dans la région.
- Le tourisme joue un rôle très important dans l'économie locale voire régionale.
- Les communes de Marche-en-Famenne, Hotton, Durbuy, Somme-Leuze, Rochefort et Nassogne sont bien connectées avec la proximité et/ou le passage sur le territoire de plusieurs grands axes ainsi que de la voie ferrée.
- Les communes de Rendeux et de Erezée n'ont pas une connexion directe aux grands axes routiers ni au chemin de fer.

2.3 L'emploi et les activités

2.3.1 L'emploi

En 2009, la part d'actifs occupés et non occupés se répartissent comme suit au sein des différentes communes :

| | <i>Nb d'actifs occupés</i> | | <i>Nb d'actifs non occupés</i> | | <i>Nb total d'actifs</i> | |
|------------------------|----------------------------|---------------|--------------------------------|---------------|--------------------------|-------------|
| | <i>Nombre</i> | <i>%</i> | <i>Nombre</i> | <i>%</i> | <i>Nombre</i> | <i>%</i> |
| Durbuy | 4.231 | 86,63% | 653 | 13,37% | 4.883 | 100% |
| Erezée | 1.216 | 87,86% | 168 | 12,14% | 1.384 | 100% |
| Hotton | 2.090 | 87,69% | 294 | 12,31% | 2.383 | 100% |
| Marche-en-Famenne | 6.995 | 87,10% | 1.036 | 12,90% | 8.031 | 100% |
| Nassogne | 2.117 | 89,42% | 250 | 10,58% | 2.367 | 100% |
| Rendoux | 958 | 89,04% | 118 | 10,96% | 1.076 | 100% |
| Rochefort | 4.714 | 85,49% | 800 | 14,51% | 5.514 | 100% |
| Somme-Leuze | 1.984 | 88,42% | 260 | 11,58% | 2.244 | 100% |
| Région Wallonne | 1.302.890 | 83,78% | 252.286 | 16,22% | 1.555.176 | 100% |

Tableau 6 : Nombre d'actifs par commune étudiée
Source INS 2009

La part des actifs inoccupés s'étend de 10,58% pour Nassogne à 14,51% pour Rochefort. Aucune commune ne possède un taux supérieur à la moyenne régionale. L'emploi dans les communes est clairement orienté vers le statut de salariés et la part de non-salariés varie entre 13,82% et 23,40%.

Une étude de l'IWEPS¹, définit comme « Pôle primaire », le bassin d'emplois organisé autour de Marche-en-Famenne sur la base des navettes intercommunales « domicile-travail » et concernant les communes de Somme-Leuze +Nassogne +Rendoux +Hotton +Marche-en-Famenne +La Roche-en-Ardenne.

¹ Bassin d'emploi et régions fonctionnelles : méthodologie et définition des bassins d'emploi belges, d'Yves De Wasseige, Michel Laffut, Christine Ruyters, Pascal Schleiper, en Février 2001.

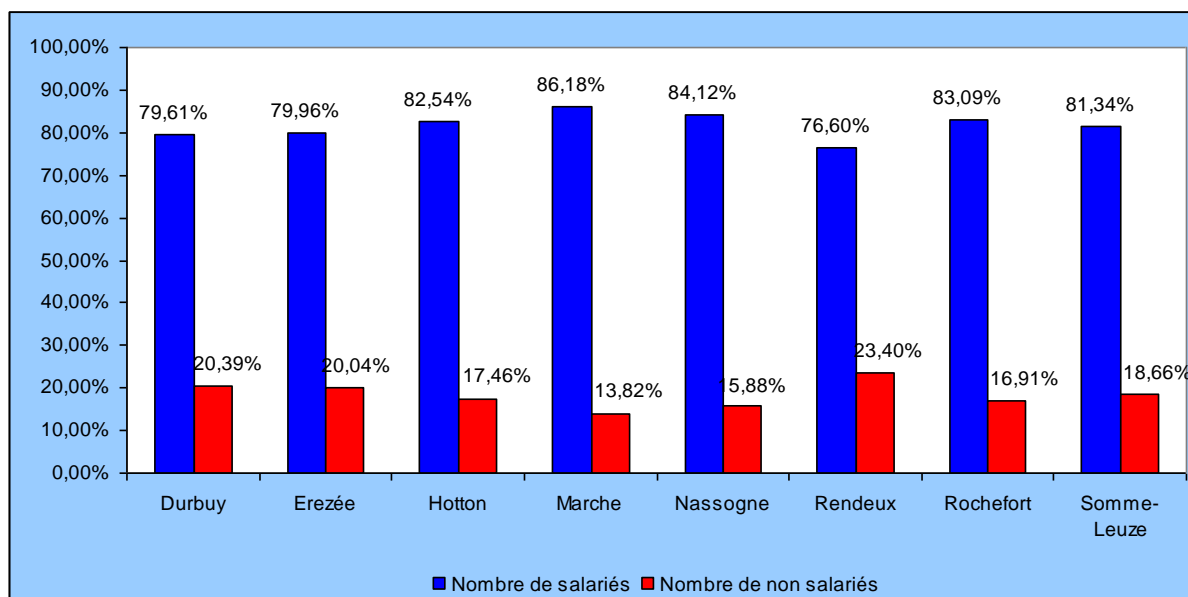


Figure 9 : Proportion de salariés et non-salariés² dans chaque commune
Source INS 2009

Les données suivantes sont issues du Forem³ et date d'octobre 2012.

Sur les 3.700 demandeurs d'emplois recensés dans le périmètre du PICM, près de 40% n'ont pas de permis de conduire. Dans le détail, on constate que les communes d'Hotton, de Marche-en-Famenne et de Rochefort présentent les proportions les plus importantes de demandeurs d'emplois n'ayant pas de permis avec respectivement 45%, 44% et 41%. La commune ayant le pourcentage le plus faible des demandeurs d'emplois ne possédant pas le permis est Somme-Leuze avec 26%.

Selon le sexe, on constate que 45% des demandeurs d'emplois de sexe féminin ne possèdent pas de permis de conduire contre 32% pour les hommes.

L'absence de permis de conduire est un frein important pour la recherche d'un emploi notamment dans une zone où posséder une voiture est vitale.

Par ailleurs, on remarque qu'il existe une corrélation entre le temps d'inactivité et le fait de posséder ou non le permis de conduire.

En effet, la part la plus élevée des demandeurs d'emplois ne possédant pas de permis est située pour une période d'inactivité inférieure ou égale à 6 mois. Au cours de cette période, 45% des demandeurs d'emplois n'ont pas le permis de conduire. Ce pourcentage peut s'expliquer par le fait qu'une partie de ces demandeurs d'emplois soit des jeunes. Ils n'ont donc pas encore pu passer le permis soit faute de moyen financier, soit n'ayant pas encore l'âge légal.

En croisant les branches d'activités économiques et la possession du permis de conduire, on remarque que les proportions de demandeurs d'emplois sans permis sont les plus importantes pour les personnes n'ayant jamais travaillé et ne pouvant donc prétendre au chômage complet et pour les personnes pouvant y souscrire. Les proportions sont respectivement de 75% et de 66%.

² Non-salariés : personnes qui travaillent mais qui sont rémunérées sous une autre forme qu'un salaire (indépendants par exemple).

³ Office Wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

2.3.2 Les entreprises

Entre 2003 et 2007, le nombre d'entreprises actives a augmenté dans l'ensemble des huit communes étudiées.

| Nombre d'entreprises actives | | | | |
|------------------------------|------|------|-----------|----------------|
| | 2003 | 2007 | Évolution | Évolution en % |
| Durbuy | 719 | 793 | + 74 | 10,29% |
| Erezée | 202 | 206 | + 4 | 1,98% |
| Hotton | 285 | 319 | + 34 | 11,93% |
| Marche-en-Famenne | 908 | 922 | + 14 | 1,54% |
| Nassogne | 290 | 327 | + 37 | 12,76% |
| Rendoux | 175 | 188 | + 13 | 7,43% |
| Rochefort | 672 | 708 | + 36 | 5,36% |
| Somme-Leuze | 331 | 341 | + 10 | 3,02% |

Tableau 7 : Nombre d'entreprises actives
Source : données INS 2007

- **Durbuy**

En 2007, 793 entreprises sont actives sur le territoire communal, soit 74 de plus qu'en 2003. Le secteur de l'agriculture, de la construction et de l'hôtellerie compte le plus grand nombre d'entreprises. Ensemble, ces trois secteurs représentent 51% des entreprises actives.

- **Erezée**

La commune d'Erezée comptait, en 2007, 206 entreprises sur le territoire communal. Le secteur de l'agriculture et de la construction compte le plus grand nombre d'entreprises. Ensemble ces secteurs regroupent 48,5 % des entreprises actives. Le nombre d'entreprises créées reste toutefois assez faible.

- **Hotton**

319 entreprises sont présentes sur le territoire communal, soit 34 de plus qu'en 2003. Le secteur de l'agriculture, de la construction et de l'hôtellerie compte le plus grand nombre d'entreprises. Ces trois secteurs représentent 47,9% des entreprises actives. Le secteur du commerce de détail est présent avec 23 entreprises répertoriées dans ce domaine.

- **Marche-en-Famenne**

La commune de Marche-en-Famenne compte plus de 900 entreprises sur son territoire. Les secteurs d'activités les plus représentés sont la construction, les services aux entreprises et commerce, enfin l'agriculture.

- **Nassogne**

La commune de Nassogne comptait, en 2007, 327 entreprises sur le territoire communal, soit 37 de plus qu'en 2003. Elles s'orientent principalement dans le secteur de l'agriculture et de la construction.

- **Rendoux**

En 2007, 188 entreprises sont actives sur le territoire communal, soit 13 de plus qu'en 2003. Le secteur de l'agriculture, de la construction et de l'hôtellerie compte le plus grand nombre d'entreprises. Ensemble, ces trois secteurs représentent 63% des entreprises actives.

- **Rochefort**

708 entreprises sont présentes sur le territoire communal, soit 36 de plus qu'en 2003. Le secteur de l'agriculture, de la construction, de l'hôtellerie et des services aux entreprises compte le plus grand nombre d'entreprises. Ces trois secteurs représentent 58% des entreprises actives.

- **Somme-Leuze**

La commune de Somme-Leuze comptait, en 2007, 341 entreprises sur le territoire communal. Elles s'orientent principalement dans le secteur de l'agriculture.

2.3.3 Mouvements liés à l'emploi

Le profil de mobilité des actifs du PICM a été étudié grâce à l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail de 2008.

2.3.3.1 *La Mobilité entrante*

L'origine des travailleurs exerçant une activité professionnelle dans l'une des huit communes étudiées est reprise dans le tableau ci-dessous. On constate que 97% des navetteurs proviennent de la **Région Wallonne** et plus précisément de la province du Luxembourg.

La **Région Flamande** n'est pas à l'origine d'un grand nombre de flux vers les communes étudiées (466 déplacements). Les navetteurs proviennent essentiellement de la province de Flandre Orientale.

La **Région de Bruxelles-Capitale** n'est pas non plus à l'origine d'un grand nombre en direction de flux en direction des communes étudiées puisque seulement 145 déplacements se font depuis la capitale.

| Destination | Durbuy | Erezée | Hotton | Marche-en-Famenne | Nassogne | Rendeux | Rochefort | Somme-Leuze | Total |
|----------------------------------|-------------|------------|------------|-------------------|------------|------------|-------------|-------------|--------------|
| Provenance | | | | | | | | | |
| Région Flamande | 47 | 6 | 36 | 343 | 5 | 2 | 17 | 7 | 463 |
| Flandre Occidentale | 9 | 2 | 1 | 48 | 0 | 0 | 2 | 1 | 63 |
| Flandre Orientale | 10 | 2 | 20 | 97 | 2 | 2 | 4 | 1 | 138 |
| Anvers | 12 | 0 | 9 | 78 | 0 | 0 | 6 | 1 | 106 |
| Limbourg | 5 | 1 | 3 | 37 | 1 | 0 | 1 | 2 | 50 |
| Brabant Flamand | 11 | 1 | 3 | 83 | 2 | 0 | 4 | 1 | 105 |
| Région Wallonne | 1973 | 554 | 900 | 9126 | 861 | 356 | 2712 | 521 | 17003 |
| Hainaut | 29 | 8 | 25 | 403 | 20 | 2 | 34 | 7 | 540 |
| Namur | 154 | 33 | 48 | 2254 | 105 | 37 | 1895 | 300 | 4556 |
| Luxembourg | 1491 | 453 | 728 | 5428 | 686 | 297 | 721 | 159 | 9963 |
| Liège | 291 | 57 | 86 | 918 | 47 | 20 | 53 | 52 | 2224 |
| Brabant Wallon | 8 | 3 | 1 | 123 | 3 | 0 | 9 | 3 | 150 |
| Région Bruxelles-Capitale | 16 | 1 | 6 | 85 | 2 | 1 | 25 | 9 | 145 |
| Total | 2036 | 561 | 942 | 9554 | 868 | 359 | 2754 | 537 | 18140 |

Tableau 8 : Mobilité entrante par province et par région en 2008

Source : SPF mobilité - enquête fédérale 2008

La majorité des navettes domiciles-travail sont réalisées par des personnes habitant l'arrondissement de Marche-en-Famenne puis par des habitants de l'arrondissement de Dinant et enfin de Huy.

| arrondissement | Lieu de travail | | | | | | | | Total |
|-------------------|-----------------|--------|--------|-------------------|----------|---------|-----------|-------------|-------------|
| | Durbuy | Erezée | Hotton | Marche-en-Famenne | Nassogne | Rendeux | Rochefort | Somme-Leuze | |
| Marche-en-Famenne | 1464 | 443 | 704 | 4895 | 590 | 273 | 444 | 143 | 8956 |
| Dinant | 129 | 27 | 53 | 1571 | 91 | 33 | 1727 | 276 | 3907 |
| Huy | 143 | 25 | 15 | 254 | 2 | 4 | 13 | 17 | 456 |
| Neufchâteau | 9 | 2 | 7 | 253 | 34 | 8 | 193 | 8 | 514 |
| Bastogne | 18 | 6 | 7 | 160 | 27 | 3 | 22 | 3 | 246 |
| Verviers | 22 | 13 | 13 | 138 | 31 | 3 | 12 | 6 | 238 |

Tableau 9 : Mobilité entrante par arrondissement limitrophe en 2008

De plus, nous avons pu constater qu'une part important des navettes domicile-travail est le résultat de déplacements internes aux communes (la commune de résidence = commune de lieu de travail).

2.3.3.2 La Mobilité sortante

Les flux en direction de **Bruxelles Capitale** sont peu nombreux. Ensemble il représente 6% du flux total.

Des huit communes, c'est Marche-en-Famenne qui génère le plus de navetteurs vers la Capitale.

Bien évidemment, c'est en **Région Wallonne** que sont dispersés la plus grande part des flux domicile-travail, et plus précisément au sein de la province du Luxembourg. L'analyse des déplacements domicile / travail révèle l'attraction que représente la **province du Luxembourg** en tant que bassin d'emploi. En effet, près de 67% des habitants des huit communes travaillent dans cette province.

Quant aux flux en direction de la **Région Flamande**, ils sont peu nombreux. Au total il représente, 4% des déplacements.

| | Durbuy | Erezée | Hotton | Marche-en-Famenne | Nassogne | Rendeux | Rochefort | Somme-Leuze | Total |
|----------------------------------|-------------|------------|-------------|-------------------|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|
| Région Flamande | 151 | 42 | 51 | 228 | 64 | 35 | 153 | 72 | 796 |
| Flandre Occidentale | 19 | 7 | 11 | 41 | 9 | 7 | 24 | 9 | 127 |
| Flandre Orientale | 21 | 5 | 8 | 40 | 11 | 6 | 25 | 14 | 130 |
| Anvers | 20 | 12 | 17 | 67 | 16 | 11 | 50 | 20 | 243 |
| Limbourg | 40 | 1 | 3 | 21 | 12 | 5 | 14 | 0 | 96 |
| Brabant Flamand | 20 | 17 | 14 | 59 | 16 | 6 | 40 | 29 | 201 |
| Région Wallonne | 2868 | 793 | 1551 | 5455 | 1479 | 545 | 3414 | 1230 | 17335 |
| Hainaut | 45 | 14 | 19 | 100 | 27 | 5 | 74 | 33 | 317 |
| Namur | 217 | 53 | 161 | 772 | 257 | 51 | 1964 | 484 | 2959 |
| Luxembourg | 1838 | 598 | 1217 | 4190 | 1077 | 448 | 1109 | 519 | 10996 |
| Liège | 733 | 115 | 137 | 315 | 86 | 36 | 150 | 164 | 1736 |
| Brabant Wallon | 35 | 13 | 17 | 78 | 32 | 5 | 117 | 30 | 327 |
| Région Bruxelles-Capitale | 156 | 44 | 70 | 369 | 112 | 30 | 209 | 106 | 1096 |
| Total | 3175 | 879 | 1672 | 6052 | 1655 | 610 | 2776 | 1408 | 18227 |

Tableau 10 : Mobilité sortante par province et par région en 2008 – Source : SPF mobilité enquête fédérale - 2008

A plus grande échelle, on constate qu'après l'arrondissement de Marche-en-Famenne ce sont ceux de Dinant et Neufchâteau qui sont les plus convoités par les habitants des huit communes pour y trouver du travail.

| Lieu de travail | Lieu de résidence | | | | | | | | Total |
|--------------------------|-------------------|--------|--------|-------------------|----------|---------|-----------|-------------|-------------|
| | Durbuy | Erezée | Hotton | Marche-en-Famenne | Nassogne | Rendeux | Rochefort | Somme-Leuze | |
| <i>Marche-en-Famenne</i> | 1665 | 548 | 1086 | 3643 | 793 | 370 | 685 | 436 | 9226 |
| <i>Dinant</i> | 117 | 22 | 83 | 458 | 190 | 20 | 1701 | 338 | 2929 |
| <i>Huy</i> | 168 | 13 | 22 | 32 | 16 | 4 | 19 | 45 | 319 |
| <i>Neufchâteau</i> | 41 | 20 | 55 | 291 | 181 | 35 | 329 | 44 | 996 |
| <i>Bastogne</i> | 58 | 18 | 42 | 112 | 41 | 24 | 30 | 14 | 339 |
| <i>Verviers</i> | 73 | 15 | 24 | 42 | 16 | 8 | 29 | 17 | 224 |

Tableau 11 : Mobilité sortante par arrondissement limitrophe en 2008

2.3.3.3 La mobilité transfrontalière

Le tableau ci-dessous montre au 31 mars 2010, le nombre de salariés résidant en Belgique et travaillant au Luxembourg. Ces données concernent l'ensemble de la province du Luxembourg. Sont absentes du tableau, les communes de Rochefort et de Somme-Leuze.

Sur les 450 belges travaillant, au Luxembourg, un peu moins de la moitié (46%) proviennent de la ville de Marche-en-Famenne. Ensuite ceux sont les travailleurs de Durbuy et de Nassogne (17%).

Le pourcentage plus élevé en faveur de Marche-en-Famenne, s'explique par la présence d'axes routiers importants (N4) et de la ligne de chemin fer L162 (Namur-Luxembourg).

| Communes du PICM | Nombre de salariés résidant en Belgique et travaillant au Luxembourg | Pourcentage |
|------------------|--|-------------|
| Durbuy | 78 | 17% |
| Erezée | 31 | 7% |
| Hotton | 26 | 6% |
| Marche | 209 | 46% |
| Nassogne | 78 | 17% |
| Rendeux | 31 | 7% |
| Rochefort | | |
| Somme-Leuze | | |
| Total | 453 | 100% |

2.3.3.4 Part modale des déplacements

Le tableau ci-dessous représente la part modale en pourcentage des déplacements des actifs des communes du PICM. Rendeux et Somme-Leuze n'ont pas été enquêtées.

Les données sont issues de l'enquête fédérale sur les déplacements domicile-travail en 2008.

| Commune d'emploi | Code INS | Enquêtes | Travailleurs | Voiture seul ou avec famille | Covoiturage | Train | MTB | Transport employeur | Vélo | Moto | MAP |
|-------------------|----------|----------|--------------|------------------------------|-------------|-------|-----|---------------------|------|------|-----|
| Durbuy | 83012 | 6 | 283 | 88,4 | 4,9 | 0,7 | 0 | 0 | 1,2 | 1,2 | 3,4 |
| Erezée | 83013 | 2 | 103 | 100 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Hotton | 83028 | 2 | 20 | 90 | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Marche-en-Famenne | 83034 | 20 | 3793 | 80 | 4,5 | 5,6 | 0 | 1,2 | 1,4 | 0 | 0 |
| Nassogne | 83040 | 2 | 72 | 95,8 | 0 | 0 | 2,8 | 0 | 1,4 | 0 | 0 |
| Rendeux | 83044 | | | | | | | | | | |
| Rochefort | 91114 | 3 | 298 | 69,5 | 0 | 18,5 | 2 | 0 | 0,3 | 3,4 | 6,4 |
| Somme-Leuze | 91120 | | | | | | | | | | |

Tableau 12 : Part modale des déplacements en 2008 - Source : SPF mobilité enquête fédérale - 2008

- MTB : Metro, Tramway, Bus
- MAP : Marche-à-pied

A l'exception de Rochefort où seulement 70% des actifs utilisent la voiture pour se rendre à leur travail, la part modale de la voiture dans les autres communes est d'au moins de 80%. Elle atteint même 100% sur la commune d'Erezée. Une des explications du fort taux d'usage de la voiture et la présence de nombreuses écoles sur le territoire et notamment à Marche-en-Famenne.

La pratique de covoiturage est la plus développée dans la commune de Hotton où elle représente 10% des déplacements effectués par les actifs. Cette part chute de moitié à Durbuy et Marche-en-Famenne.

Ces données peuvent s'expliquer par la présence de nombreuses associations sur le territoire de la province du Luxembourg pratiquant le covoiturage.

Concernant la part modale du train, celle-ci est la plus élevée à Rochefort (18,5%). Cette part élevée s'explique par la bonne desserte de la gare de Jemelle. On retrouve l'influence de la gare de Marloie dans la part modale du train (5,6%) à Marche-en-Famenne.

Le bus est très faiblement représenté en tant que mode de transport et uniquement dans les communes de Nassogne et de Rochefort.

Concernant la marche-à-pied, ce mode de déplacement de proximité est bien présent sur la commune de Rochefort et de Durbuy.

2.3.3.5 La mobilité des demandeurs d'emplois

Il existe un problème d'adéquation entre la mobilité et l'accès à l'emploi. Pour le public de demandeurs d'emploi, la mobilité vers un lieu de formation ou d'interview ou bien vers un employeur est un coût nouveau entraînant une certaine perte de revenus à prendre en compte et cela constitue un frein à l'emploi.

En effet, il est souvent difficile d'appréhender le fonctionnement de l'ensemble de la chaîne des déplacements vers un nouvel employeur à des heures précises. Outre ces difficultés, les horaires des lignes de transport en commun ne correspondent pas forcément aux besoins de ce type de public. L'achat et l'utilisation d'une voiture ne sont pas toujours possibles pour tous les demandeurs d'emploi (permis de conduire, éventuel handicap physique, aspect financiers, etc.), et le surcoût engendré peut devenir supérieur au différentiel salaire / allocation de chômage

C'est pourquoi, certaines structures associatives prennent en charge le public concerné en les aidant à planifier leur trajet, en les déposant sur le lieu d'une formation ou encore en les sensibilisant à des modes de déplacements alternatifs ou complémentaires comme le covoiturage.

2.3.3.6 Les PDE sur le territoire d'étude

L'intercommunale gérant les zonings peut être sollicitée pour aider à la réalisation d'un Plan de Déplacement d'Entreprises. Dans certains cas, les entreprises peuvent aussi se fédérer en association, mais il s'agit d'un acte « citoyen » de la part des entreprises qui ne récupèrent pas nécessairement des avantages financiers substantiels de leur participation à un PDE.

C'est d'autant plus vrai que la région est largement exempte de congestion routière et qu'e le stationnement des véhicules du personnel représente rarement une lourde charge pour les employeurs de la région.

Concernant la mobilité des employeurs importants sur le territoire, nous avons fait la demande pour obtenir des informations auprès du camp militaire de Marche-en-Famenne, de l'hôpital de Marche-en-Famenne ainsi qu'aux zonings et autres zones d'activités commerciales.

Ont été obtenu pour le moment les données pour le camp militaire. Les données pour les zonings et autres zones d'activités semblent inexistantes.

▪ Le camp militaire

Sur les 1298 personnes du camp militaire, 81% d'entre eux utilisent la voiture comme mode de déplacement principal. Les autres modes sont marginaux mais on peut tout de même noter l'utilisation du train avec 7% du personnel et l'importante pratique du vélo qui s'élève à 5% du personnel.

Ce taux d'utilisation de 5% peut s'expliquer par la présence de plusieurs facteurs. Tout d'abord, l'employeur verse une indemnité qui permet de couvrir l'entretien du vélo ainsi que son amortissement. Ensuite, la présence de vestiaires, de douches et d'abris couverts permettent de bonnes conditions pour la pratique. Enfin le camp militaire diffuse des informations sur les itinéraires cyclables.

L'utilisation des transports en commun est gratuite pour le personnel du camp.

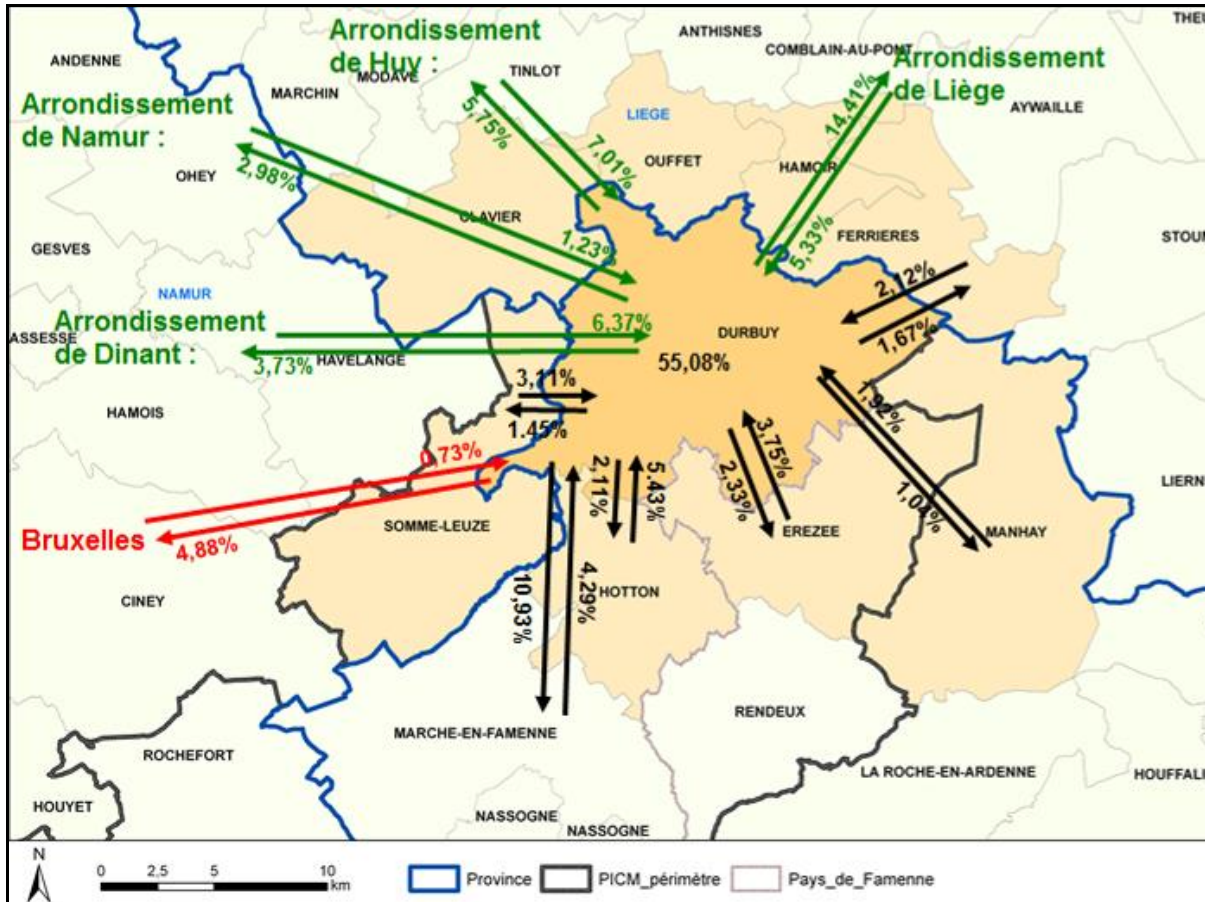
Concernant les modes de déplacements alternatifs et plus particulièrement le covoiturage, le camp militaire fait partie d'une base de données centrale permettant une mise en relation entre l'offre et la demande. Par ailleurs, des informations sont présentes sur cette pratique.

Un transport collectif privé a été mis en place par l'employeur. Il n'est utilisé que par 14 personnes.

2.3.4 Synthèse sur la mobilité liée à l'emploi

2.3.4.1 Mobilité par commune

▪ Durbuy



Carte 5 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Durbuy

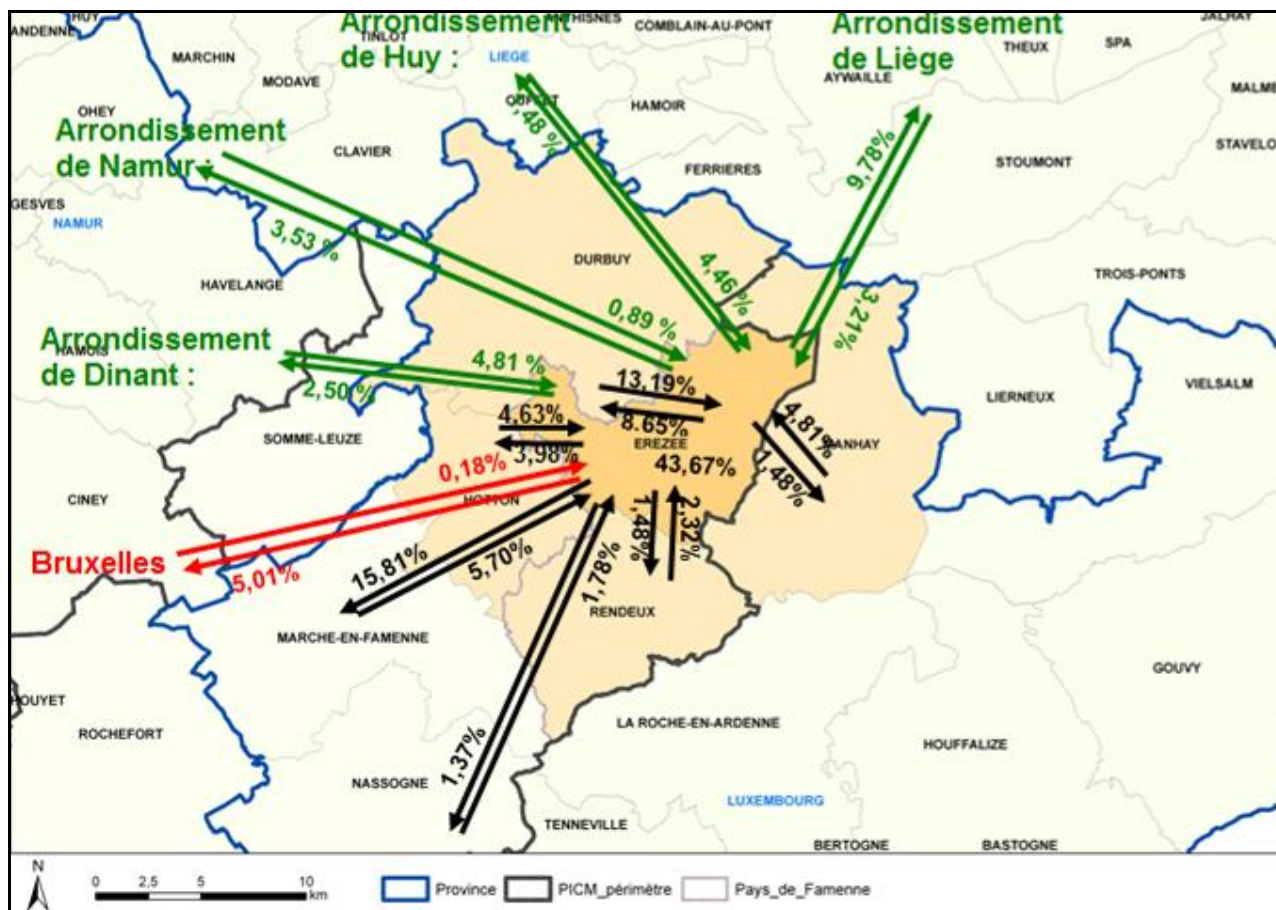
▪ Mobilité entrante

- 97% des travailleurs de Durbuy proviennent de la Région Wallonne.
- 71,90% des travailleurs proviennent de l'arrondissement de Marche-en-Famenne.
- 19,84% des travailleurs proviennent des communes contiguës.

▪ Mobilité sortante

- 35,15% des actifs résidant à Durbuy travaillent à Durbuy même.
- La Région Wallonne et l'arrondissement de Marche-en-Famenne (52,44%) constituent les principaux pôles extérieurs à la commune.

▪ **Erezée**



Carte 6 : Mobilité entrante et sortante sur la commune d'Erezée

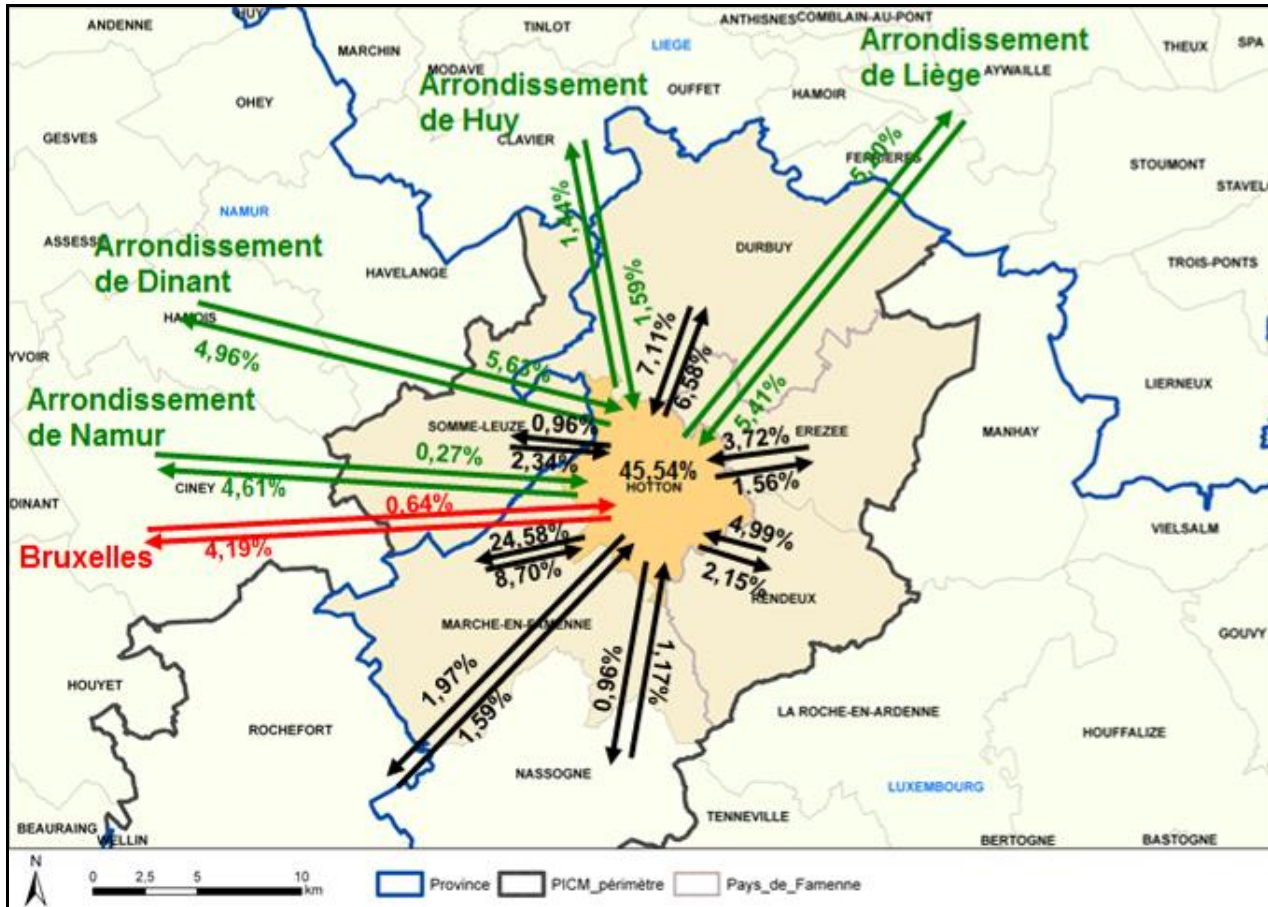
▪ **Mobilité entrante**

- 99% des travailleurs d'Erezée proviennent de la Région Wallonne.
- 78,96% des travailleurs d'Erezée proviennent de l'arrondissement de Marche-en-Famenne.
- 24,95% des travailleurs proviennent des communes contiguës

▪ **Mobilité sortante**

- 27,87% des actifs résidant à Erezée travaillent à Erezée même.
- La Région Wallonne et l'arrondissement de Marche-en-Famenne (62,48%) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune.

▪ **Hotton**



Carte 7 : Mobilité entrante et sortante sur la commune d'Hotton

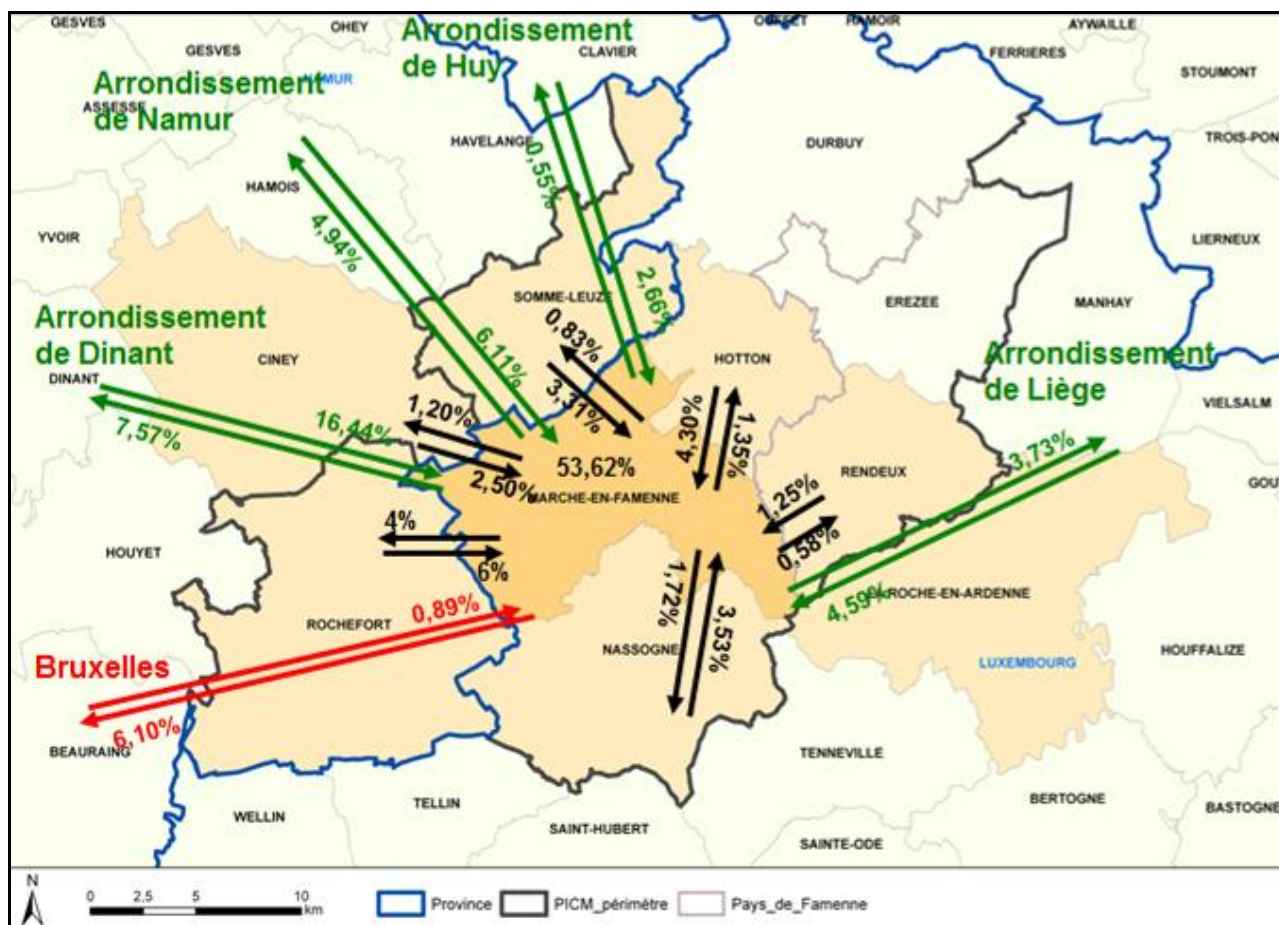
▪ Mobilité entrante

- 95% des travailleurs de Hotton proviennent de la Région Wallonne.
- 74,73% des travailleurs de Hotton proviennent de l'arrondissement de Marche-en-Famenne.
- 26,86% des travailleurs proviennent des communes contiguës

▪ Mobilité sortante

- 25,66% des actifs résidants à Hotton travaillent à Hotton même.
- La Région Wallonne et l'arrondissement de Marche-en-Famenne (64,95%) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune.

▪ Marche-en-Famenne



Carte 8 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Marche-en-Famenne

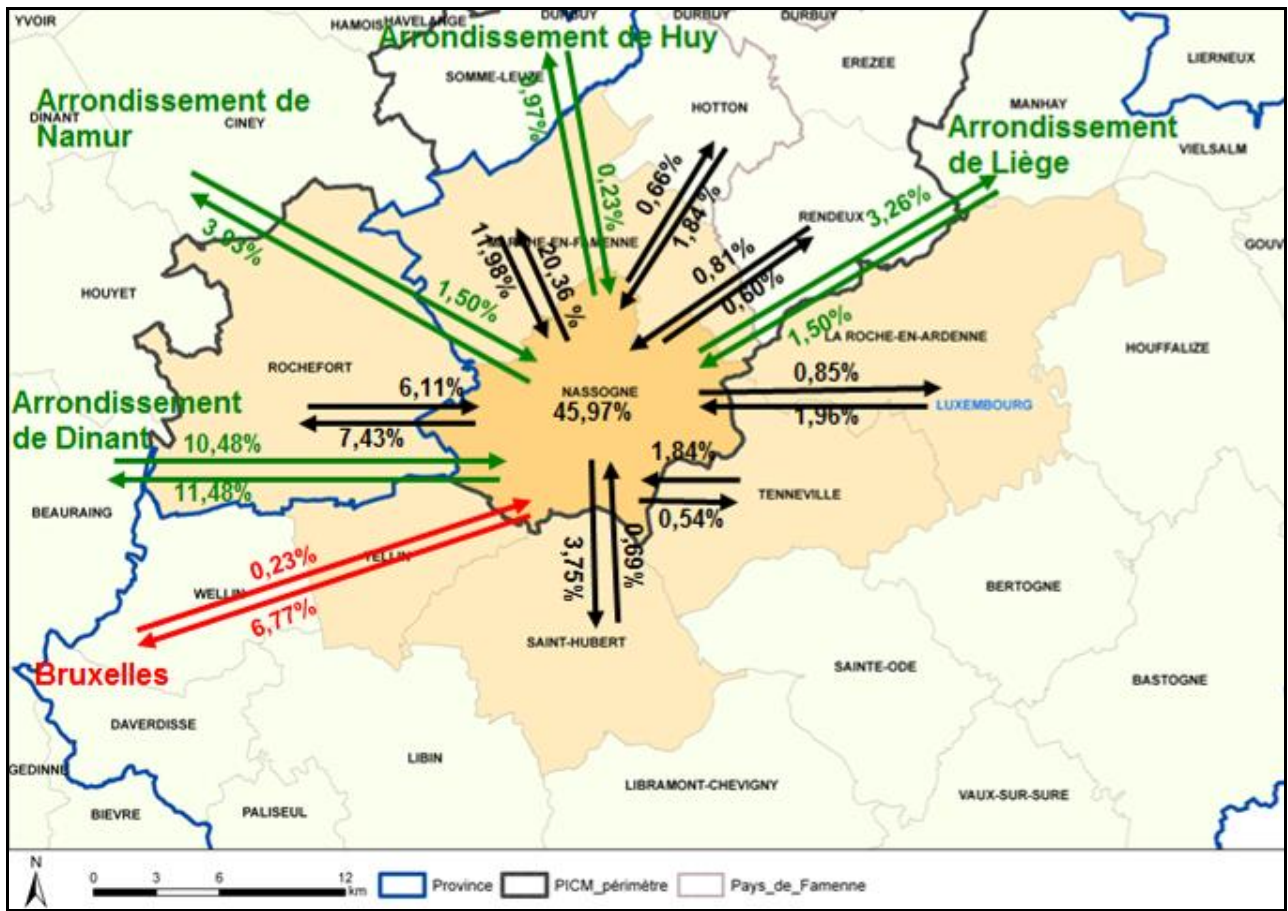
▪ Mobilité entrante

- 95% des travailleurs de Marche-en-Famenne proviennent de la Région Wallonne.
- 51,23% des travailleurs de Marche-en-Famenne proviennent de l'arrondissement de Marche-en-Famenne.
- 21,98% des travailleurs proviennent des communes contiguës.

▪ Mobilité sortante

- 53,62% des actifs résidant à Marche-en-Famenne travaillent à Marche-en-Famenne même.
- La Région Wallonne et l'arrondissement de Marche-en-Famenne (60,19%) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune.

▪ **Nassogne**



Carte 9 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Nassogne

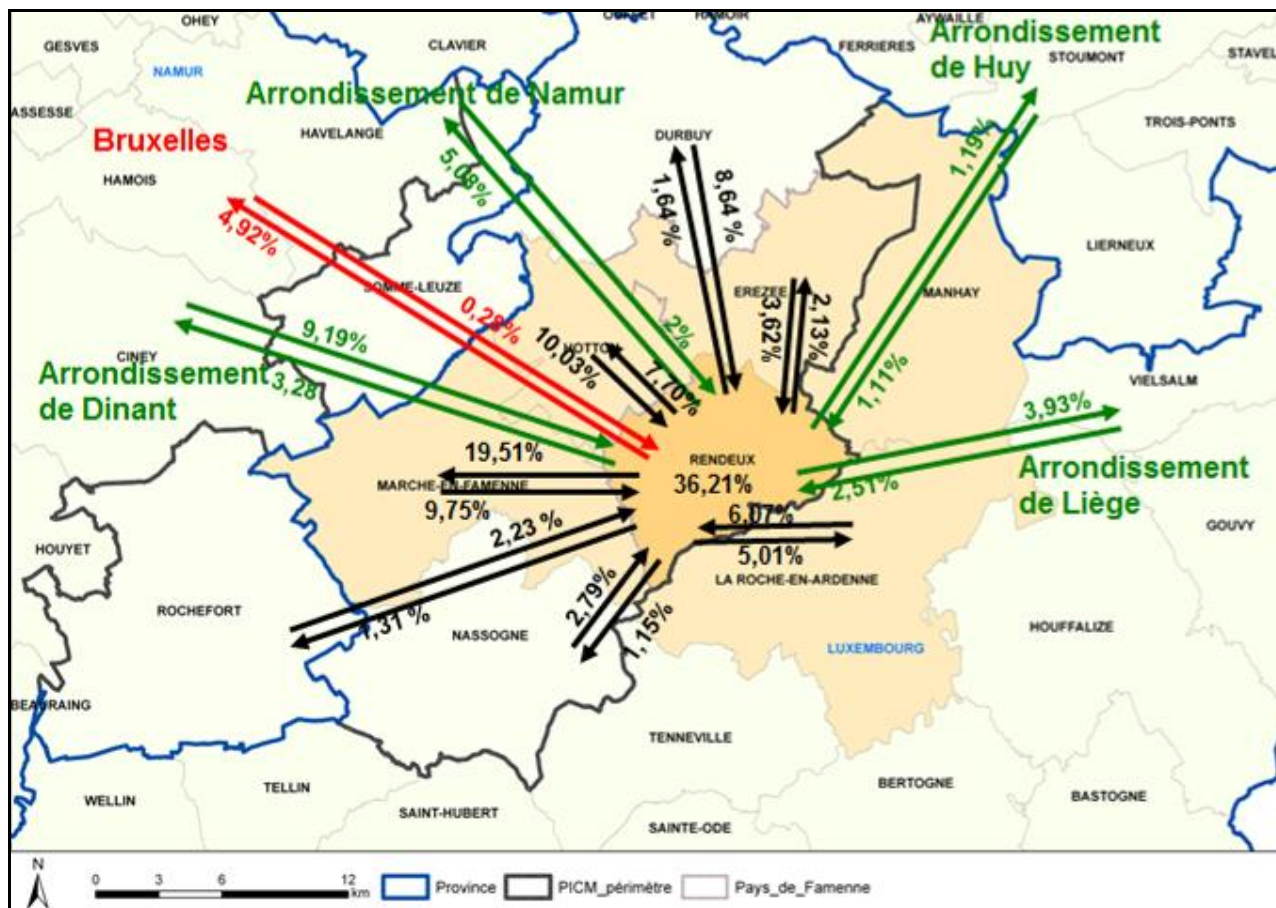
▪ **Mobilité entrante**

- 99% des travailleurs de Nassogne proviennent de la Région Wallonne.
- 67,97% des travailleurs de Nassogne proviennent de l'arrondissement de Marche-en-Famenne.
- 24,08% des travailleurs proviennent des communes contiguës.

▪ **Mobilité sortante**

- 24,11% des actifs résidants à Nassogne travaillent à Nassogne même.
- La Région Wallonne, l'arrondissement de Marche-en-Famenne (47,91%) et celui de Dinant (11,48%) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune.

▪ Rendeux



Carte 10 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Rendeux

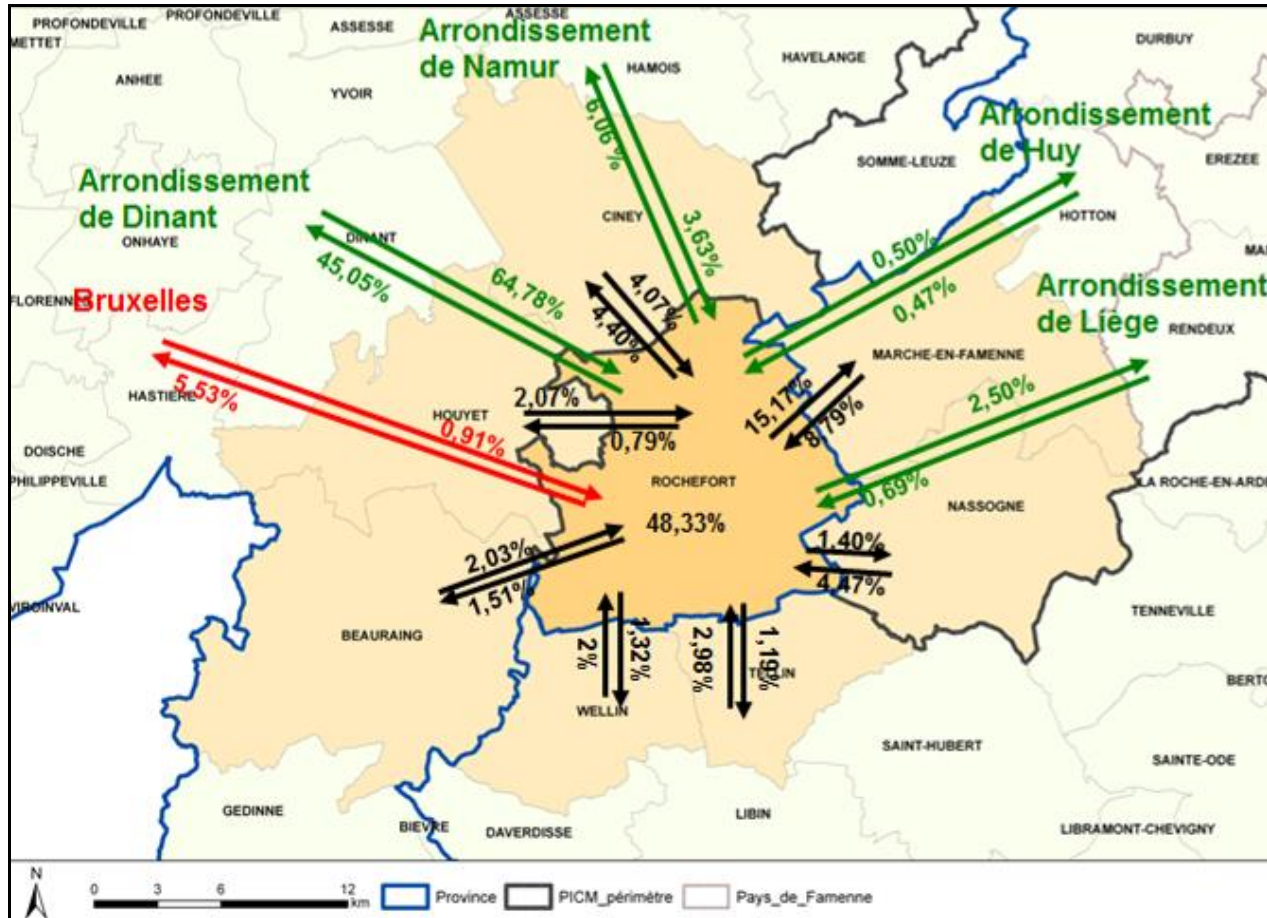
▪ Mobilité entrante

- 99% des travailleurs de Rendeux proviennent de la Région Wallonne
- 76,04% des travailleurs de Rendeux proviennent de l'arrondissement de Marche-en-Famenne.
- 29,80% des travailleurs proviennent des communes contiguës.

▪ Mobilité sortante

- 21,31% des actifs résidants à Rendeux travaillent à Rendeux même.
- La Région Wallonne et l'arrondissement de Marche-en-Famenne (60,66%) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune.

▪ Rochefort



Carte 11 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Rochefort

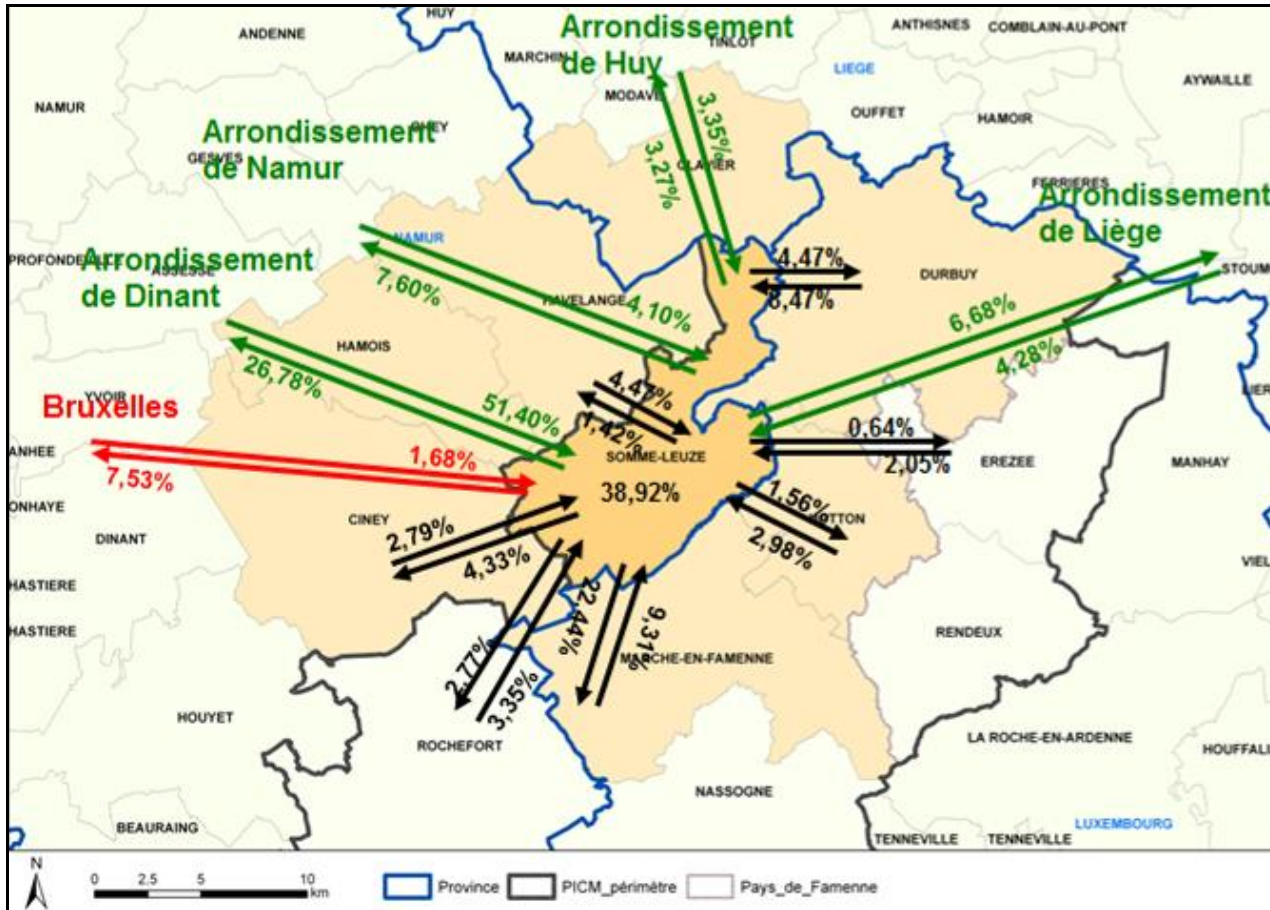
▪ Mobilité entrante

- 98,47% des travailleurs de Rochefort proviennent de la Région Wallonne
- 62,60% des travailleurs de Rochefort proviennent de l'arrondissement de Dinant.
- 26,41% des travailleurs proviennent des communes contiguës.

▪ Mobilité sortante

- 35,25% des actifs résidants à Rochefort travaillent à Rochefort même.
- La Région Wallonne, l'arrondissement de Dinant (45,04%) et l'arrondissement de Marche-en-Famenne (18,14%) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune.

▪ **Somme-Leuze**



Carte 12 : Mobilité entrante et sortante sur la commune de Somme-Leuze

- Mobilité entrante

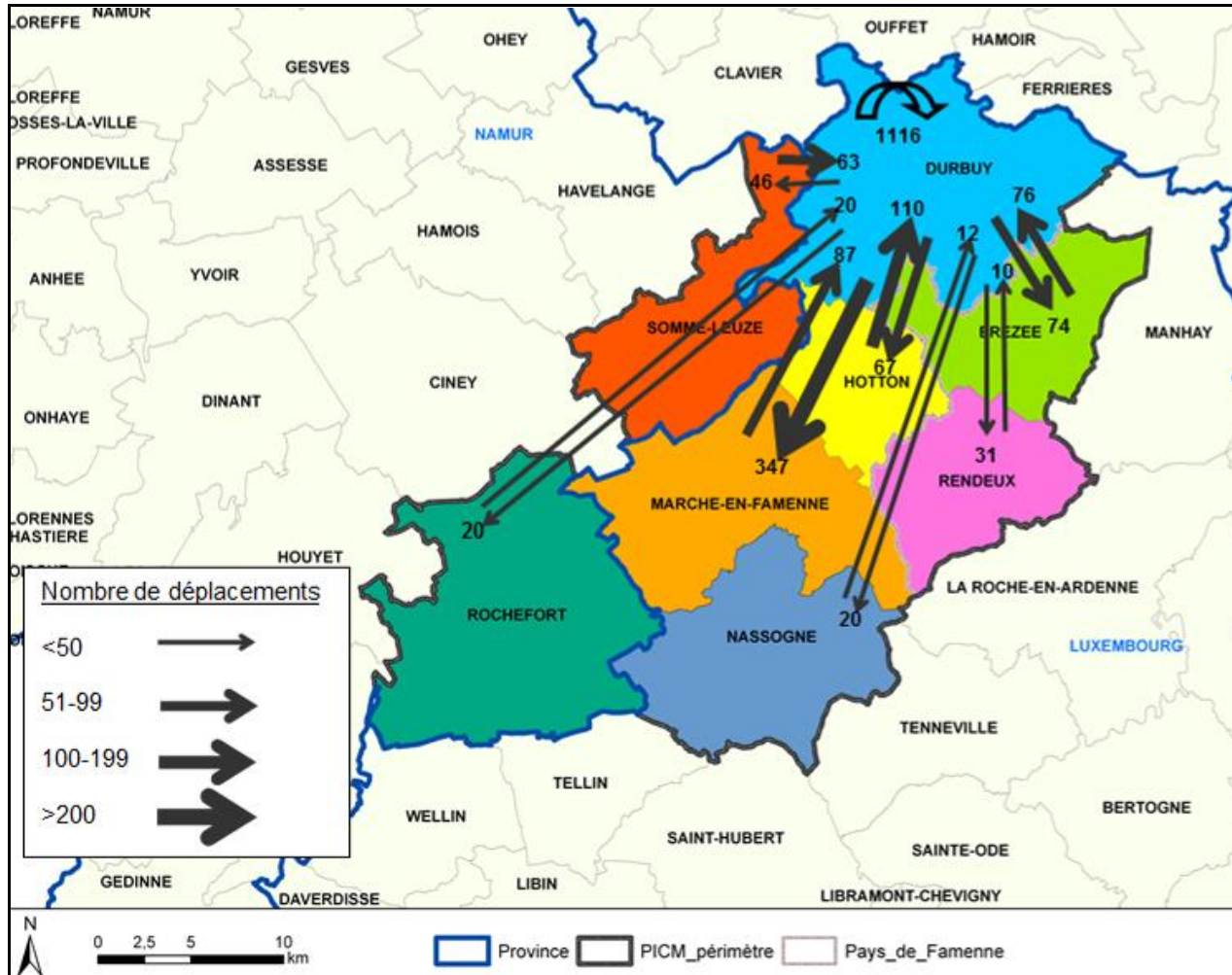
- 97,02% des travailleurs de Somme-Leuze proviennent de la Région Wallonne
- 51,40% des travailleurs de Somme-Leuze proviennent de l'arrondissement de Dinant.
- 29,23% des travailleurs proviennent des communes contiguës.

- Mobilité sortante

- 18,84% des actifs résidents à Somme-Leuze travaillent à Somme-Leuze.
- La Région Wallonne, l'arrondissement de Marche-en-Famenne (30,96%) et celui de Dinant (24%) constituent les principaux pôles d'emplois extérieurs à la commune.

2.3.4.2 Mobilité intra-PICM

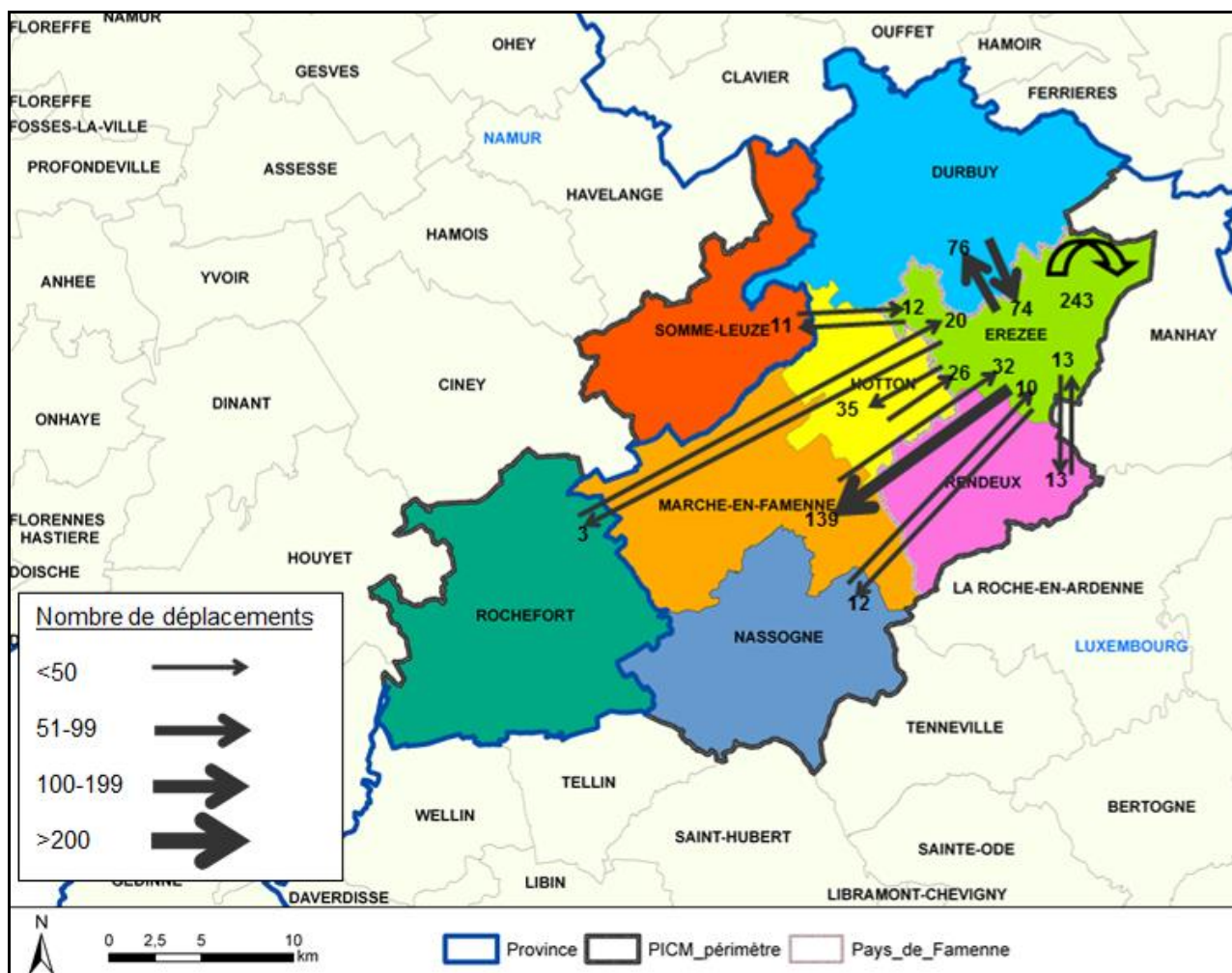
▪ Durbuy



Carte 13 : Mobilité entre Durbuy et les autres communes du PICM

Durbuy a de forts liens avec les communes de Somme-Leuze, Erezée, Hotton et Marche-en-Famenne. Les trois premières citées sont limitrophes à Durbuy tandis que pour Marche-en-Famenne, sa position dans la province du Luxembourg explique son attraction vis-à-vis de Durbuy.

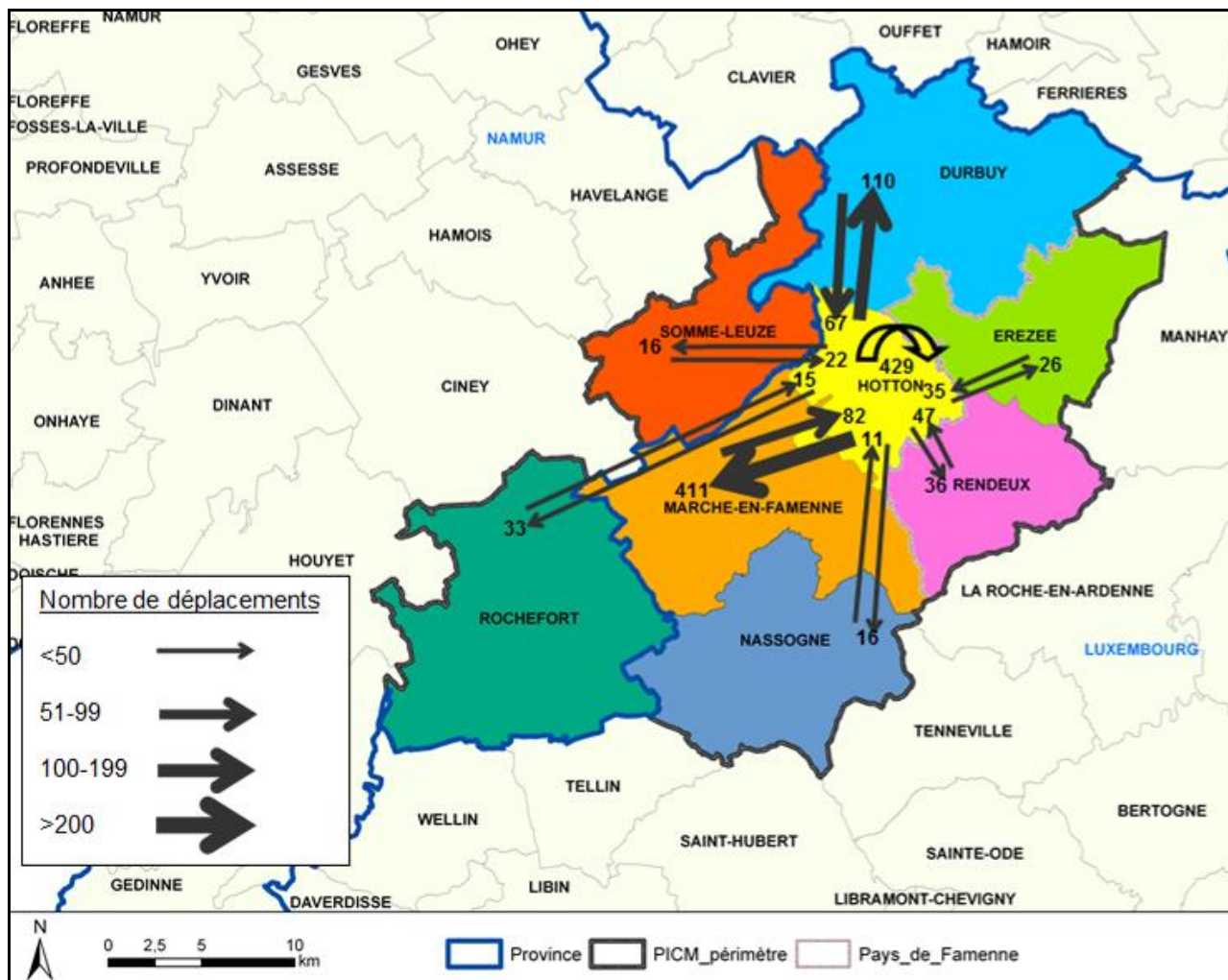
▪ **Erezée**



Erezée a des liens privilégiés avec Durbuy mais le nombre de déplacement est plus élevée (139) en direction Marche-en-Famenne pour les actifs quittant le territoire de la commune.

Carte 14 : Mobilité entre Erezée et les autres communes du PICM

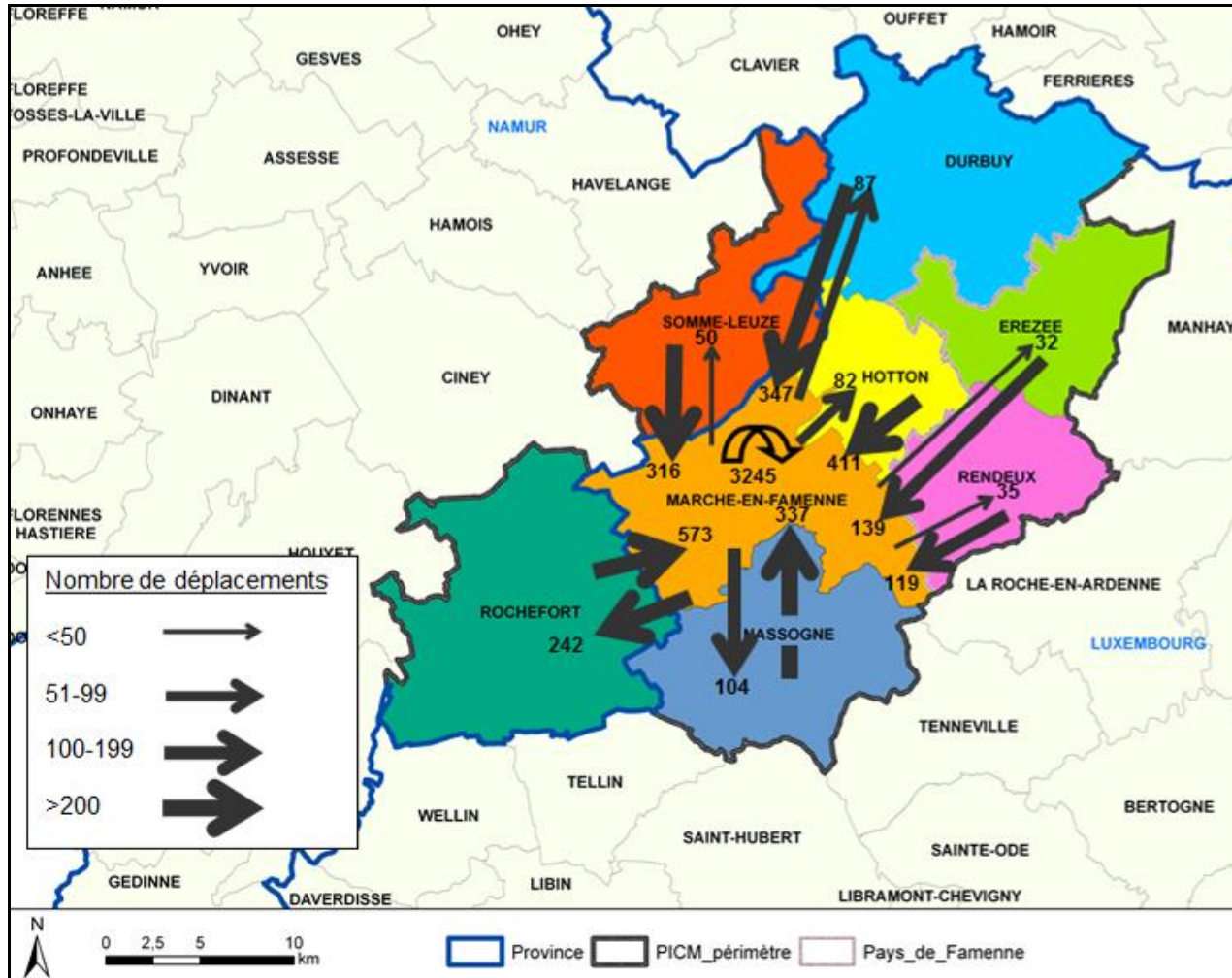
▪ **Hotton**



Carte 15 : Mobilité entre Hotton et les autres communes du PICM

La commune de Hotton a des échanges importants avec Marche-en-Famenne et Durbuy. 411 actifs se rendent à Marche-en-Famenne et 110 à Durbuy. Durbuy accueille le plus d'actifs des deux communes citées précédemment.

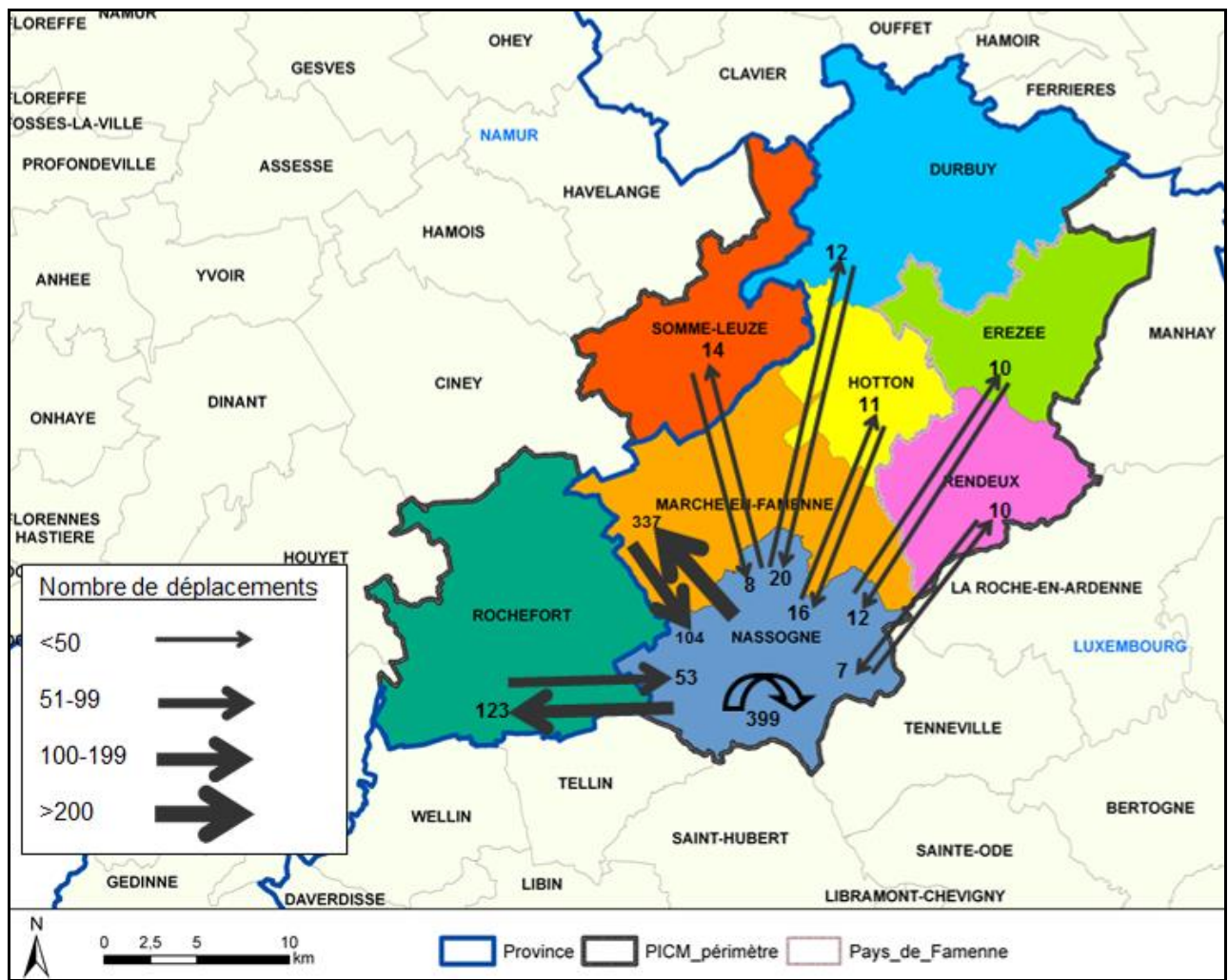
▪ **Marche-en-Famenne**



Carte 16 : Mobilité entre Marche-en-Famenne et les autres communes du PICM

Marche-en-Famenne est le centre d'attraction au niveau du territoire. Sa position d'arrondissement et ses nombreuses entreprises expliquent qu'elle attire plus d'actifs qu'elle en émet.

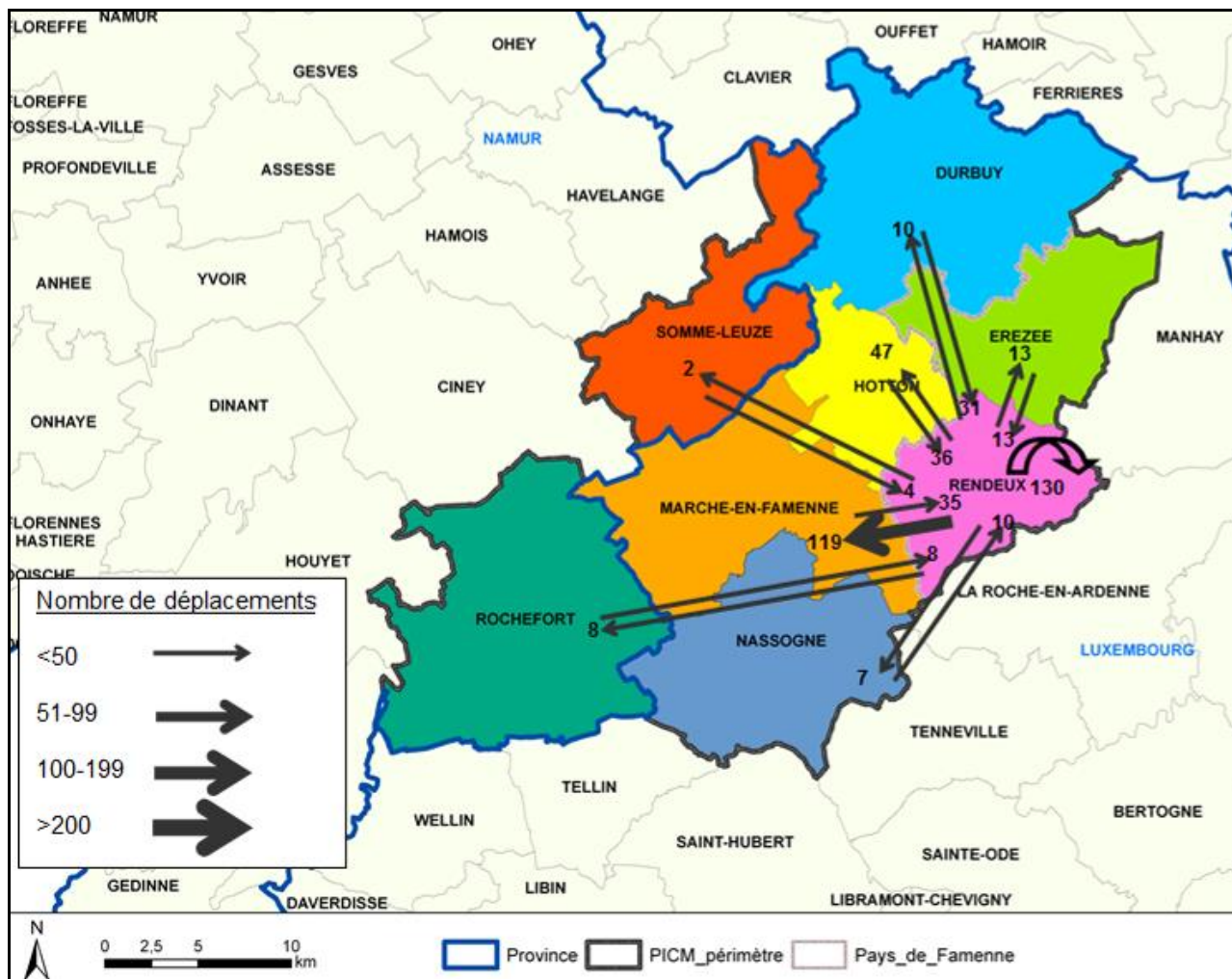
▪ **Nassogne**



Nassogne est plus tournée vers Marche-en-Famenne et Rochefort. 337 actifs se rendent à Marche-en-Famenne et 123 à Rochefort. Elle reçoit 104 actifs de Marche-en-Famenne et 53 de Rochefort. Les relations avec les autres communes du PICM sont beaucoup moins importantes.

Carte 17 : Mobilité entre Nassogne et les autres communes du PICM

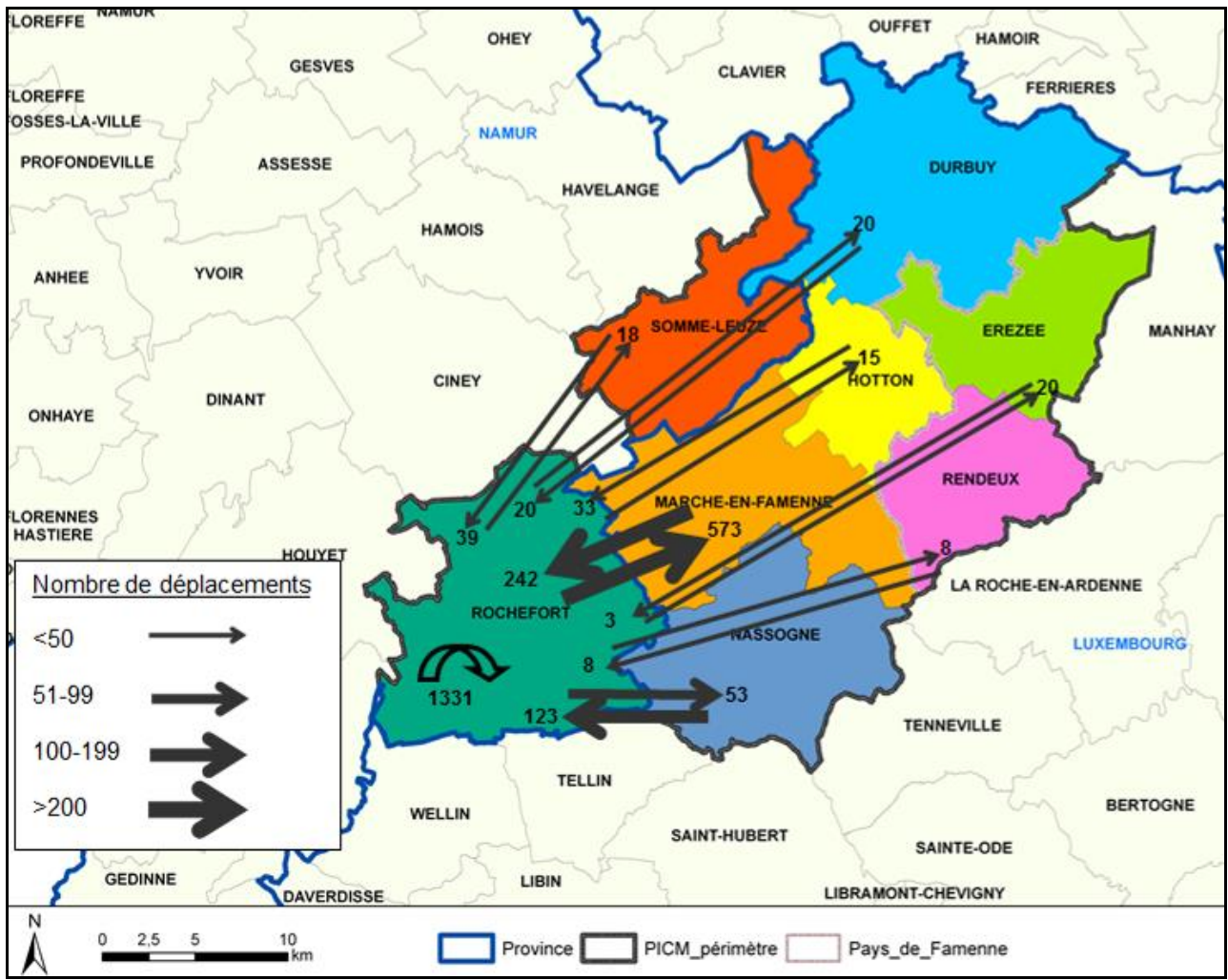
▪ **Rendeux**



La grande majorité des actifs de Rendeux se rendent à Marche-en-Famenne. Les relations avec les autres communes sont marginales.

Carte 18 : Mobilité entre Rendeux et les autres communes du PICM

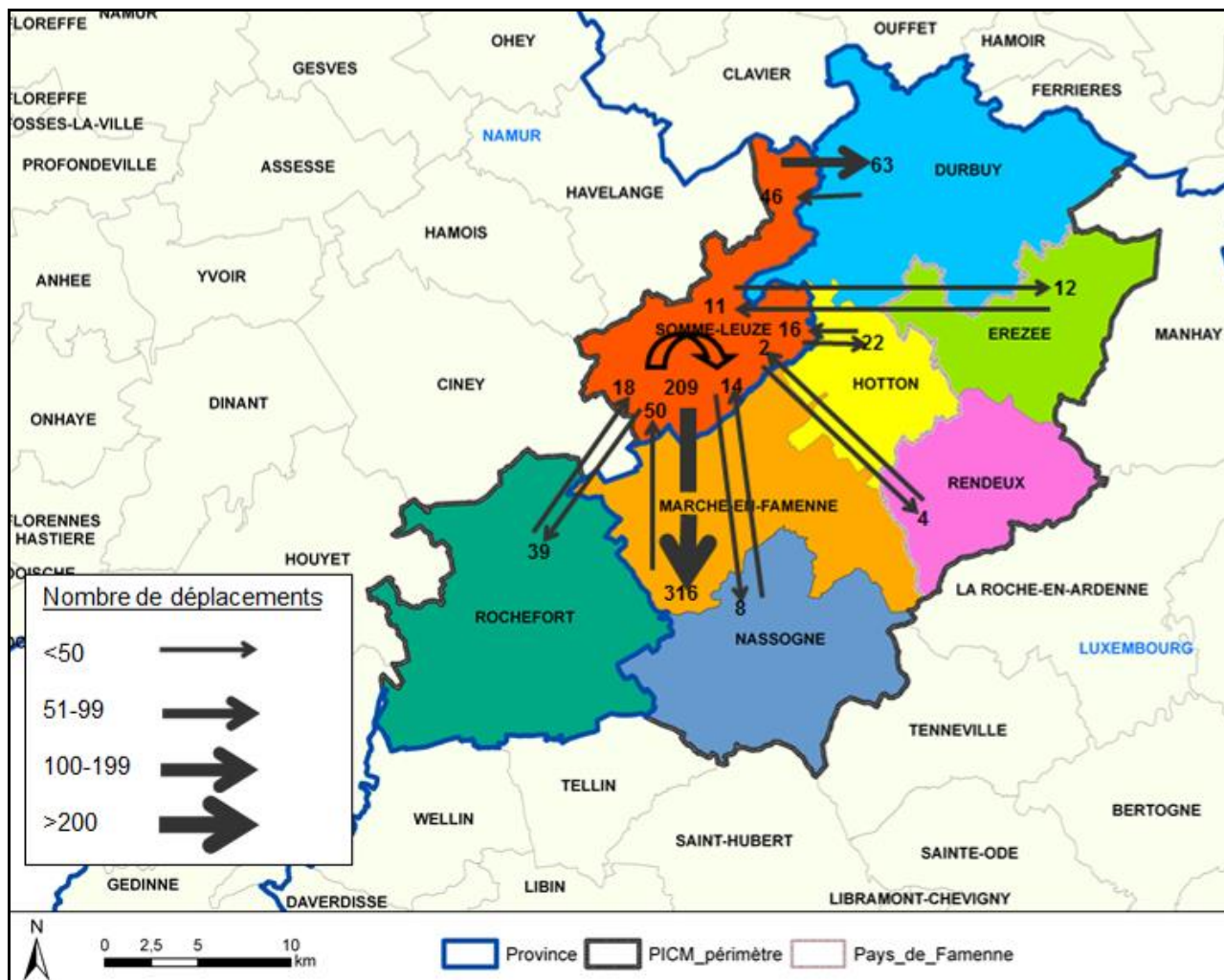
▪ **Rochefort**



Le lien privilégié de Rochefort est avec Marche-en-Famenne. Nassogne est la seconde communes de déplacements pour Rochefort. Rochefort a peu de liens avec les autres communes du PICM.

Carte 19 : Mobilité entre Rochefort et les autres communes du PICM

▪ **Somme-Leuze**



Carte 20 : Mobilité entre Somme-Leuze et les autres communes du PICM

319 des actifs de Somme-Leuze se rendent à Marche-en-Famenne. Durbuy accueille 63 actifs.

Somme-Leuze accueille très peu d'actifs des autres communes.

2.4 Aménagements du territoire et projets de développement

2.4.1 Plan de Secteur

Les données datent de 2008 et proviennent de la CPDT⁴.

Au regard des affectations au plan de secteur, on remarque que les zones urbanisables représentent entre 6% et 32% du territoire. La majorité est destinée à l'habitat, exception faite pour la commune d'Hotton où 71% des zones urbanisables sont destinées aux services publics et aux équipements communautaires contre 22% pour l'habitat.

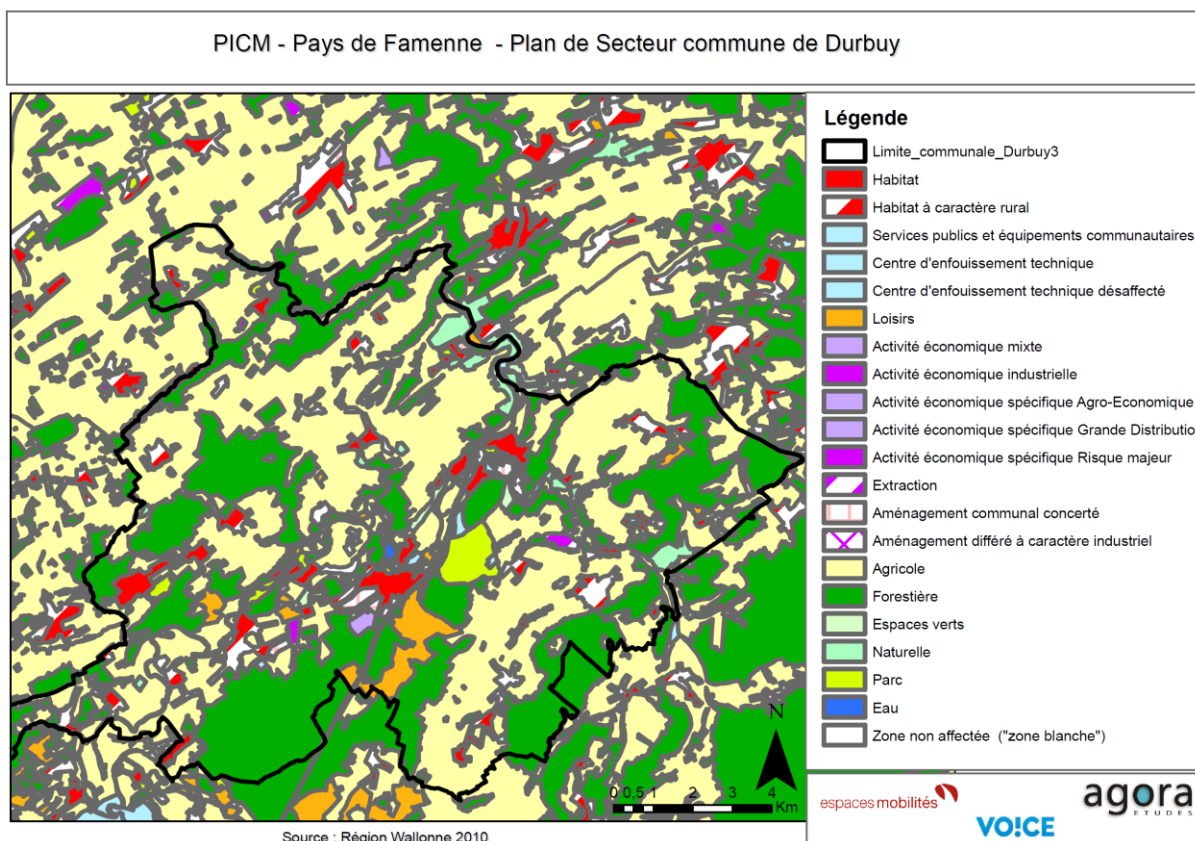
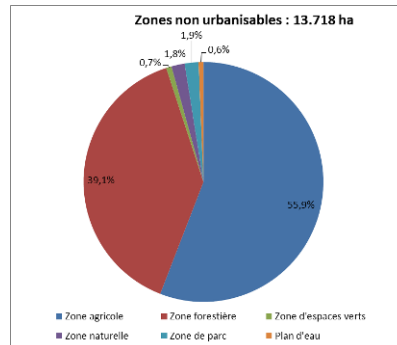
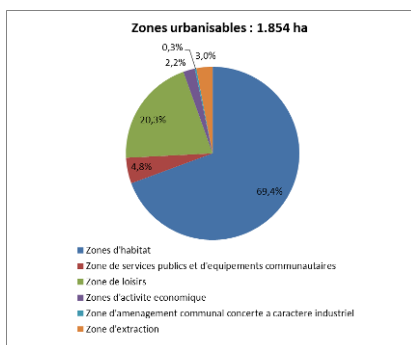
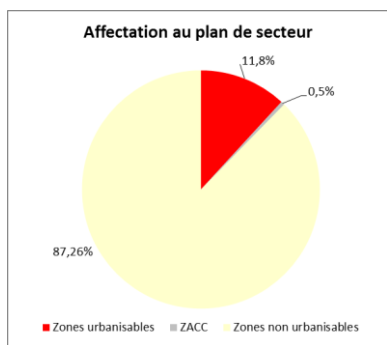
De plus, notons que de larges étendues de terres non urbanisables sont dédiées au secteur agricole et au secteur de la forêt.

Les surfaces boisées représentent entre 37% et 60% des terres non urbanisables. Quant aux zones agricoles, elles s'étendent entre 61% et 36% du territoire.

⁴ Commission Permanente du Développement Territorial

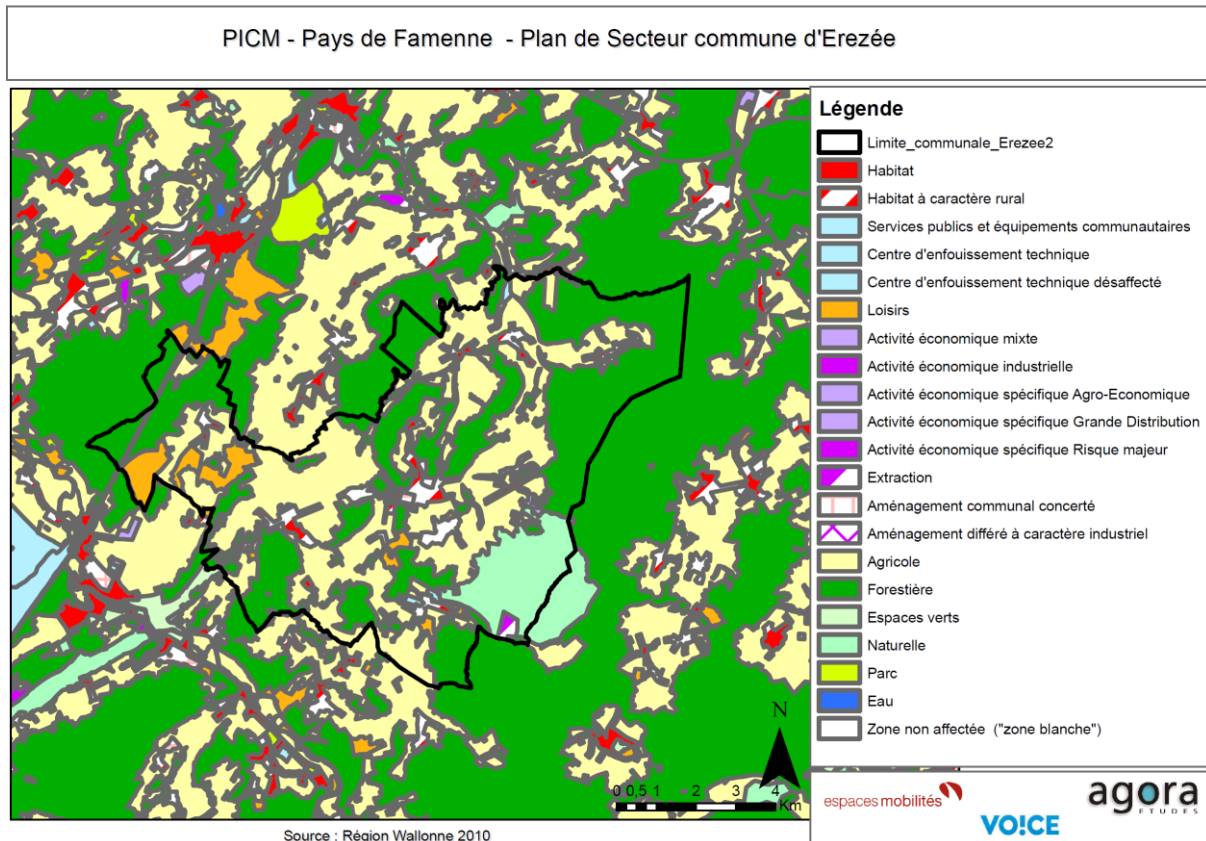
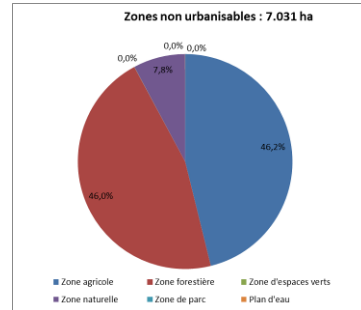
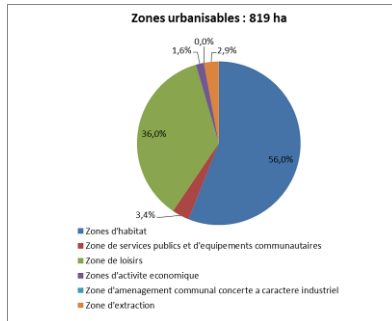
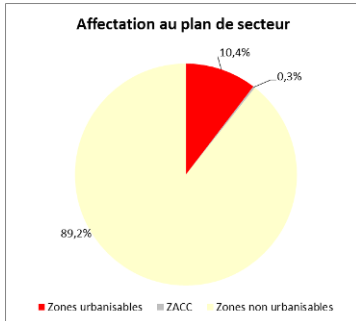
▪ **La commune de Durbuy**

87% de la superficie de la commune est classée en zone non urbanisable. 56% de la superficie non urbanisable est représentée par les terres agricoles. Parmi les 12% de superficie de la zone urbanisable, 69% est constitué d'habitat.



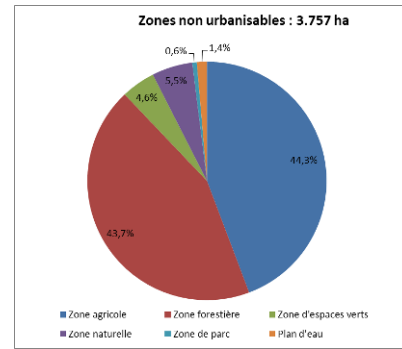
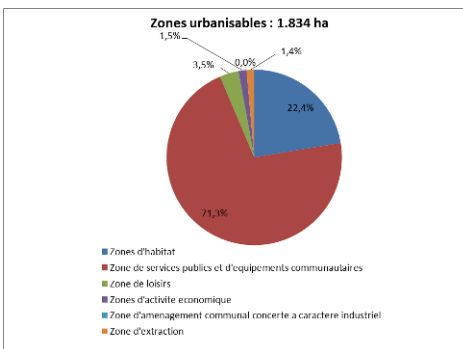
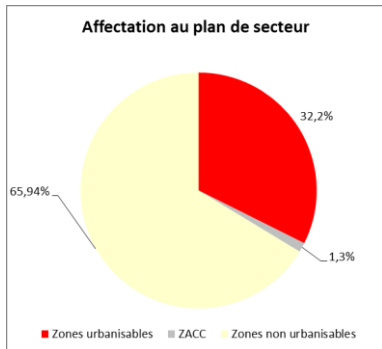
▪ **La commune d'Erezée**

89% de la superficie est classée comme zone non urbanisable. Les terres agricoles et la zone forestière représentent chacune 46% de la superficie. Sur les 10% de la zone urbanisable, les zones réservées à l'habitat représentent un peu plus de la moitié.

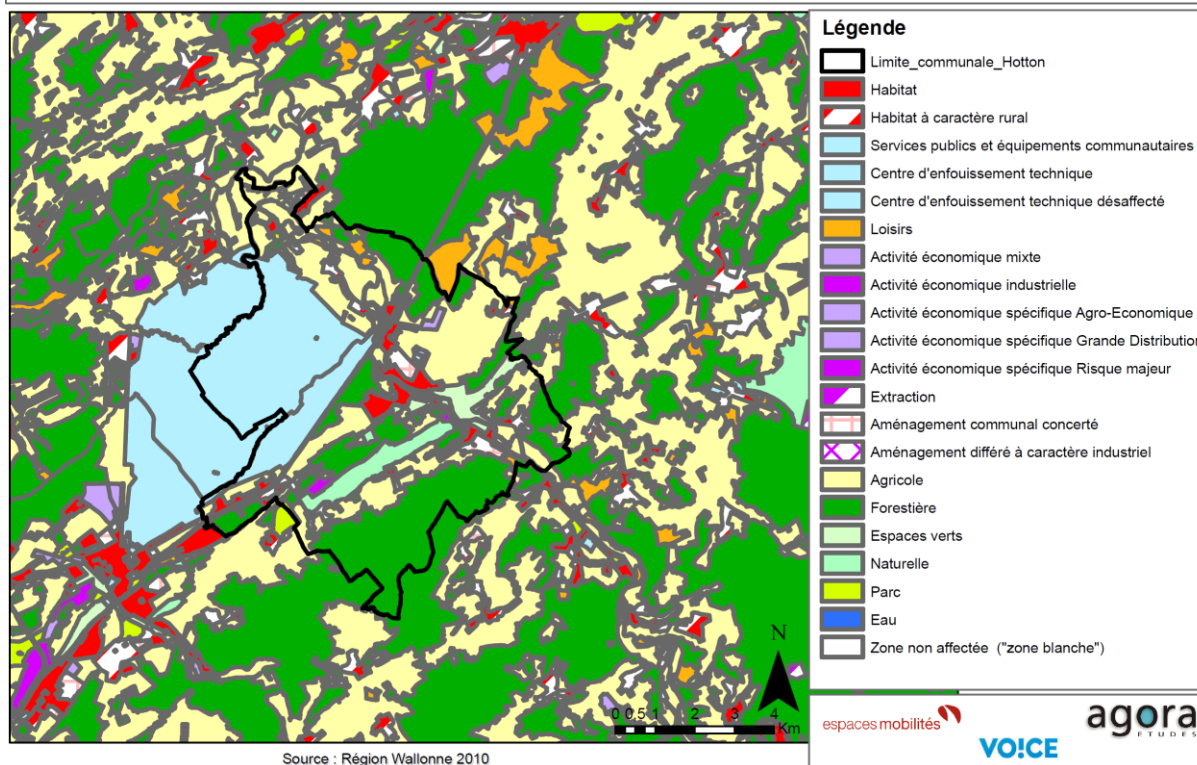


▪ **La commune de Hotton**

2 / 3 de la superficie communale est classée comme zone non urbanisable. Parmi le tiers restant, 71% de la superficie est réservée pour les services publics et les équipements communautaires.

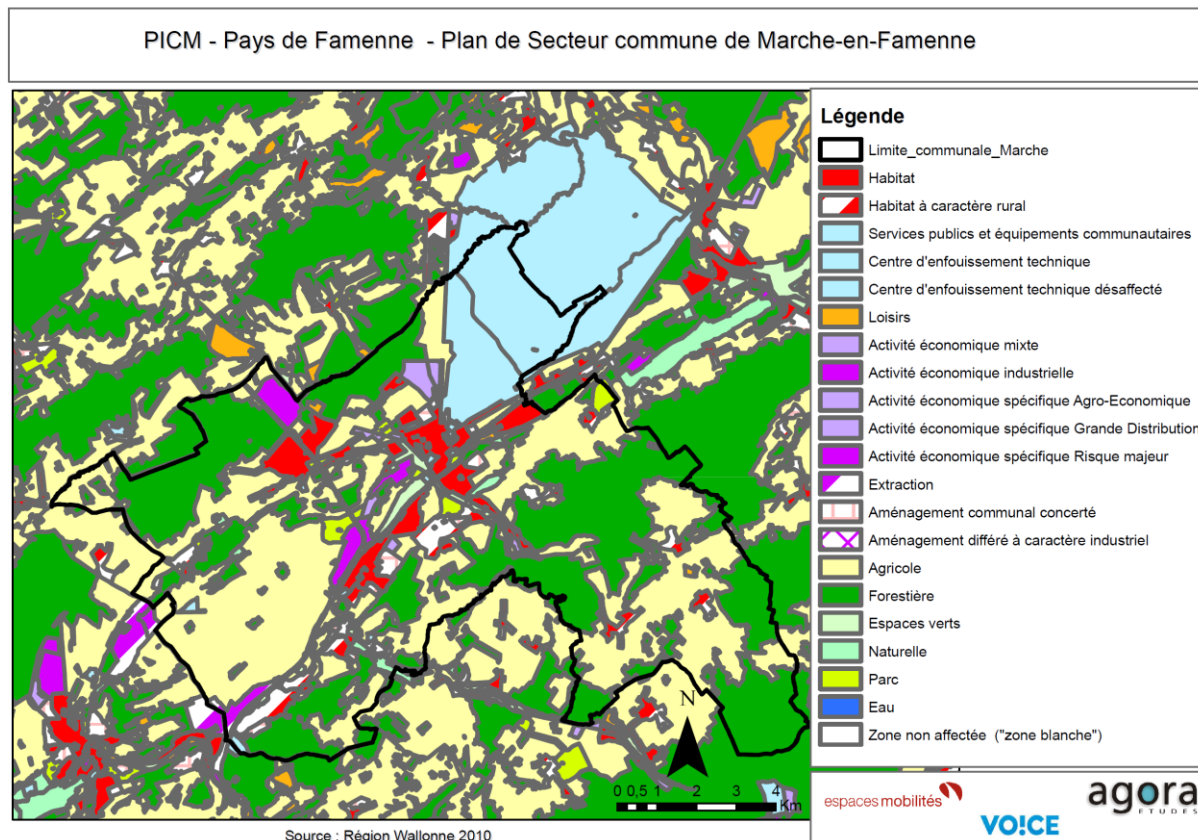
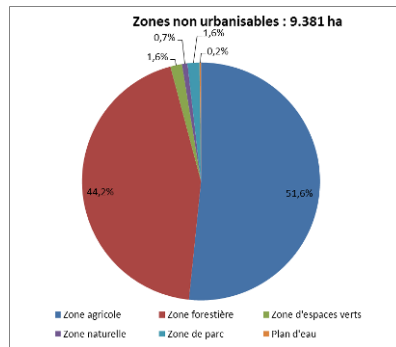
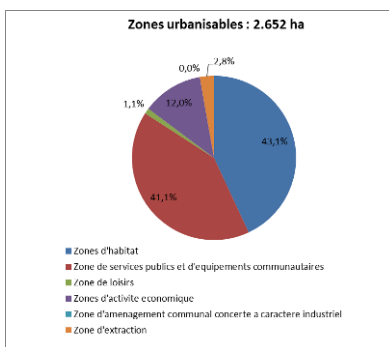
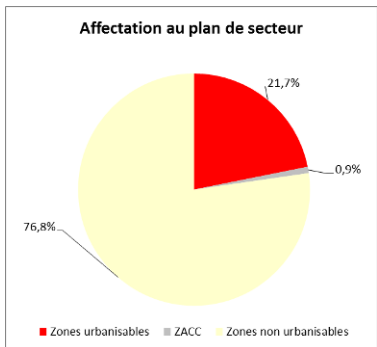


PICM - Pays de Famenne - Plan de Secteur commune d'Hotton



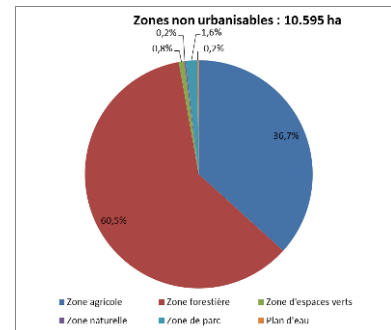
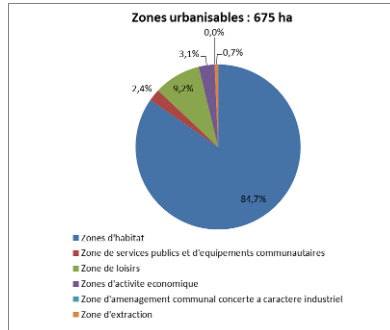
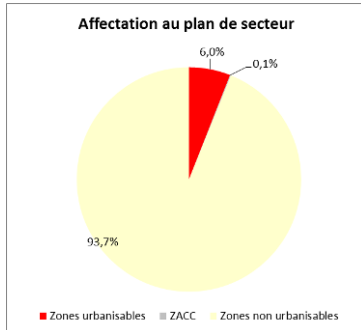
▪ **La commune de Marche-en-Famenne**

77% de la superficie de Marche-en-Famenne n'est pas destinée à l'urbanisation. Parmi les 22% destinées à l'urbanisation, les zones d'habitats, de services publics et d'équipements communautaires représentent ± 40% chacune.

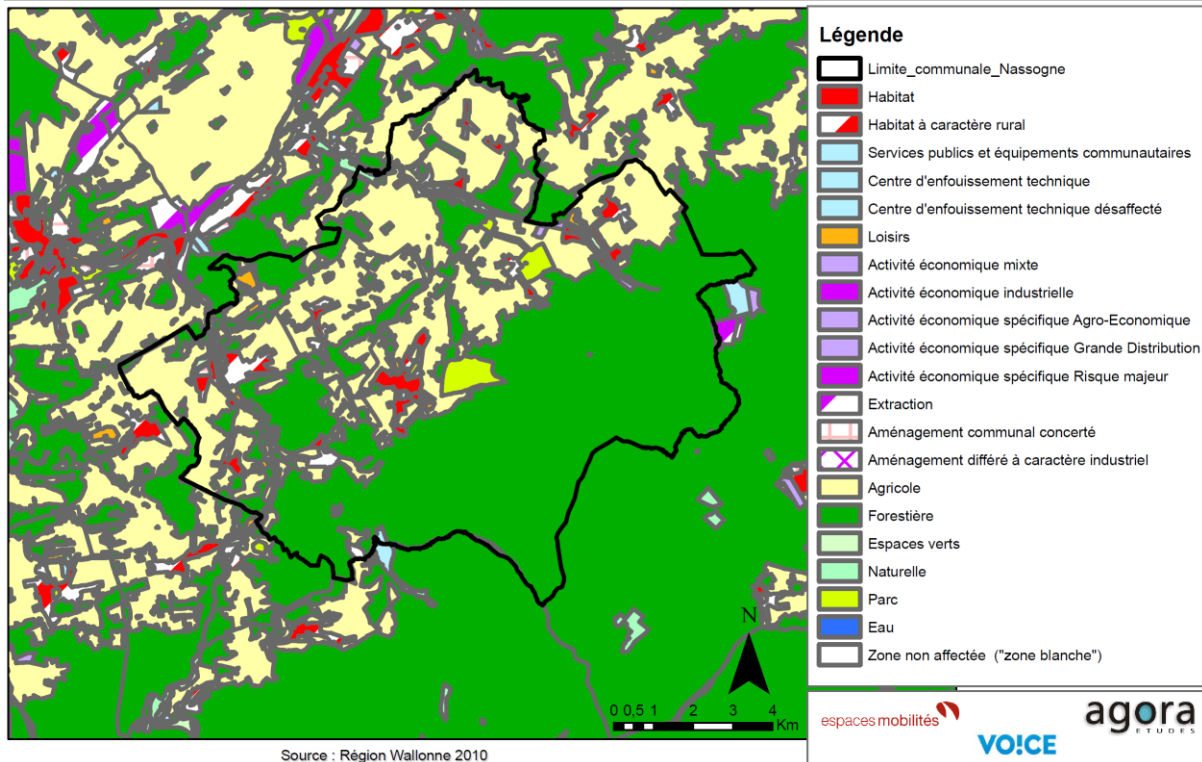


▪ **La commune de Nassogne**

94% de la superficie de Nassogne est classée comme zone non urbanisable. Parmi les 6% classée en zone urbanisable, la zone d'habitat représente 85%.

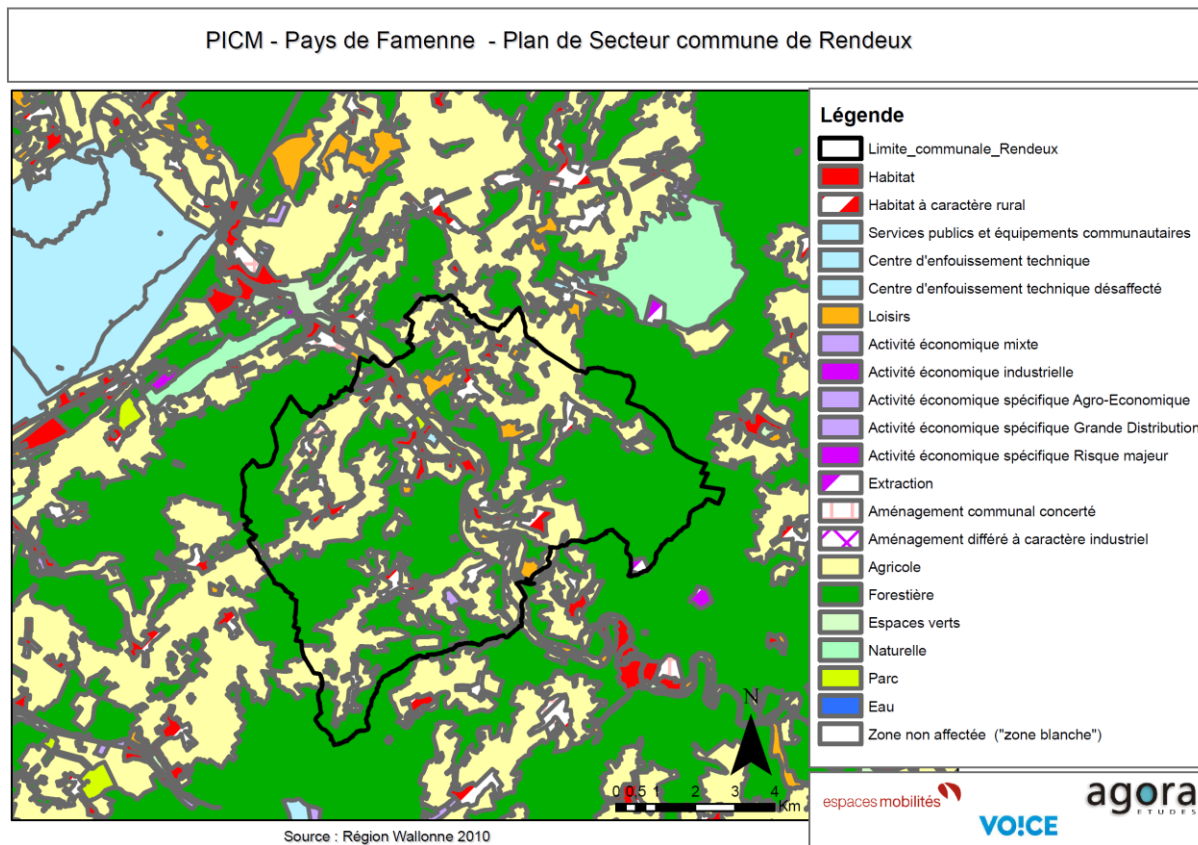
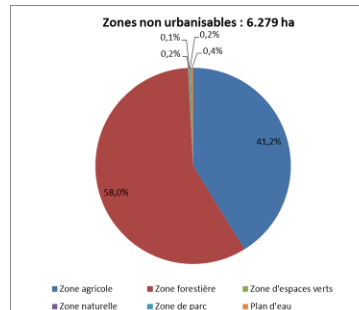
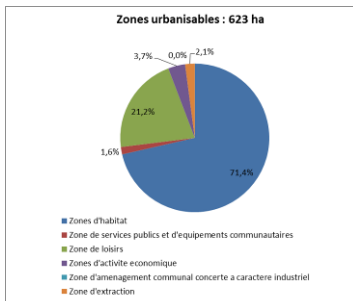
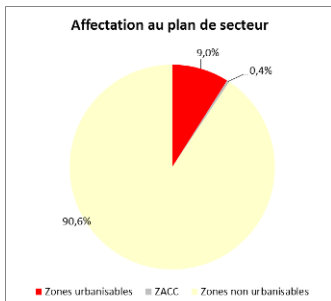


PICM - Pays de Famenne - Plan de Secteur commune de Nassogne



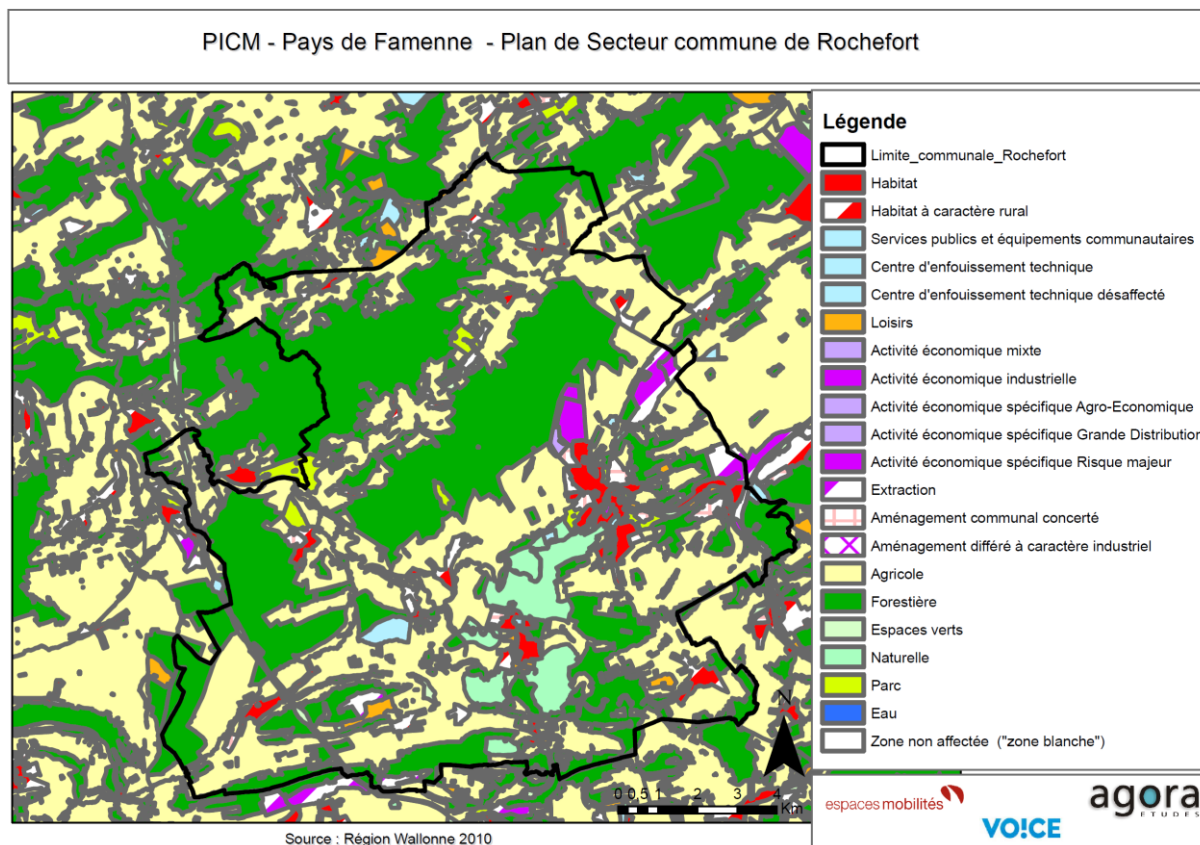
▪ **La commune de Rendeux**

91% de la superficie de Rendeux est constituée de zones non urbanisables. Parmi ces zones on peut citer les zones forestières (58%) et agricoles (41%) comme zones très importantes. 71% de la superficie urbanisable de la commune est réservée à l'habitat.



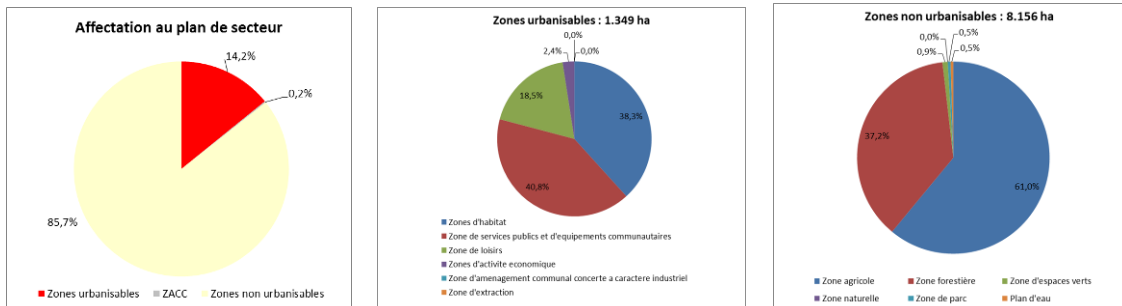
▪ **La commune de Rochefort**

Les zones non destinées à l'urbanisation représentent 90% de la superficie de Rochefort. Celles destinées à l'urbanisation représentent 9%. Parmi ces zones, les zones réservées à l'habitat représentent 60%.

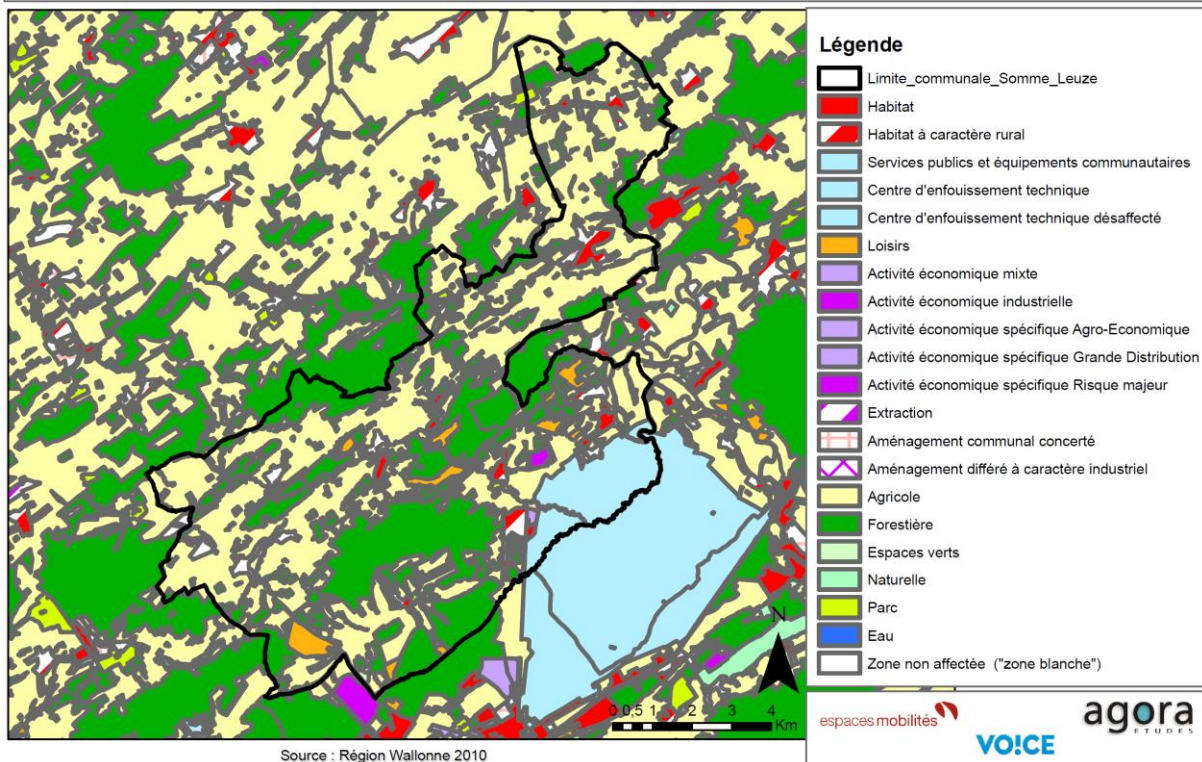


▪ **La commune de Somme-Leuze**

Seul 14% de la superficie de la commune est urbanisable. Ces zones sont essentiellement dédiées aux services publics, équipements communautaires (41%) et à l'habitat (38%). Les zones non urbanisables sont très importantes, dont 61% sont dédiés à l'agriculture.



PICM - Pays de Famenne - Plan de Secteur commune de Somme-Leuze



2.4.2 Les projets

2.4.2.1 *Projets de logements :*

Diverses opérations de construction de logements sont projetées dans les communes du PICM.

Un lotissement d'une cinquantaine de logements est en projet au niveau de la Haute-Voie de Marche à Nassogne ainsi qu'un lotissement rue du Belvédère à Rendeux et un lotissement public communal de 40 lots à Harsin.

Des constructions à destinations du tourisme sont prévues dans les villages de Bohon, Ozo et Petite-Somme à Durbuy. Il existe également un projet immobilier dans le village de Petit-Han, toujours à Durbuy. Des développements hôteliers sont également en cours.

Plusieurs projets sont également prévus sur Rochefort dont un PCA pour le lotissement « Au Poteau » ainsi qu'une opération de rénovation urbaine dans un quartier de Jemelle située « îlot des Ateliers ».

Sur Somme-Leuze 4 PCA situés à Noisieux (reconversion en zone d'habitat à caractère rural) ont été acceptés en 2005. Un second PCA aux « Grands Horizons » est projeté. D'autres PCA ou mécanismes sont projetés afin de reconvertir des zones de loisirs en zone d'habitat à caractère rural :

- Heure : le Pierreux, le quartier des Cisses et Vennes ;
- Hogue : Parc du lotissement.
- Lotissement de Sinsin et de l'Ourgnette (concentration d'habitations

Enfin sur la commune d'Erezée, plusieurs projets doivent voir le jour :

- La révision du PCA « Hazeilles » avec à l'horizon 20-30 ans, la création de 50 à 70 logements supplémentaires. Un premier PU doit être délivré d'ici à 2015 ;
- Le PCAR de Biron prévoit la réalisation d'entre 100 et 150 logements ;
- Un projet immobilier de 30 logements situé rue Grande à Fisenne.

2.4.2.2 *Projets de ZAE :*

Ces projets consistent soit au déplacement et agrandissement comme à Briscol (entité d'Erezée) où Idélux va développer une nouvelle ZA le long de la N807, soit à l'extension des ZAE (Rochefort) déjà existantes.

Une ZAE doit être aménagée à Bande (commune de Nassogne), en bordure de la N4.

Hotton également renforce son développement économique avec le redéploiement de la zone artisanale de Hotton, la nouvelle zone d'activités à Bourdon (PCA Bourdon-Hampteau) et une troisième zone est située à Hampteau

Un projet de ZAE existe sur la commune de Somme-Leuze :

- Zoning nord à Baillonville.

2.4.2.3 Projets d'équipements :

A Nassogne et à Hotton sont prévues la réalisation d'écoles communale.

La commune de Somme-Leuze à un projet de construction d'une nouvelle implantation scolaire à Noiseux.

La commune d'Erezée prévoit d'effectuer une extension au Home situé à Amonines. Actuellement de 39 lits, l'extension prévoit de passer à 70 puis à 120 lits à termes.

La prison de Marche-en-Famenne est en cours de construction. D'une capacité de 312 places, la prison est située sur un terrain de 16 hectares situé au nord de Marche-en-Famenne, le long de la N63 en direction de Liège. Les travaux ont débuté en octobre 2011. La prison doit être opérationnelle en juillet 2013.

2.5 Conclusion

L'hétérogénéité au niveau du peuplement se marque par l'importance de Marche-en-Famenne, Durbuy et Rochefort qui possèdent une population nettement plus importante que les 5 autres communes.

Cette hétérogénéité de peuplement se retrouve dans les densités avec de fortes disparités au sein du territoire d'étude.

La population de toute les communes est en augmentation depuis les années 1990.

La tendance générale est au vieillissement de la population.

Dans chaque commune du PICM, une part significative des actifs travaillent dans leur commune de résidence (minimum $\frac{1}{4}$ de la population active).

Les mouvements intra arrondissement de Marche-en-Famenne sont les plus nombreux.

Les arrondissements de Liège, Namur et Bruxelles ont des parts moins significatives. Mais les deux arrondissements et Bruxelles accueillent davantage de travailleurs en provenance du territoire du PICM que l'inverse.

Marche-en-Famenne et Rochefort sont les deux communes qui accueillent le plus grand nombre d'actifs des communes du PICM.

La majorité des zones urbanisables est destinée à de l'habitat, sauf à Hotton où 71% est destinée aux services publics et aux équipements communautaires.

La majorité des zones non urbanisables est répartie entre les zones agricoles et forestières.

Les différents projets en cours ou à l'étude témoignent d'une l'attractivité territoriale des communes du PICM.

3 Écoles et enquêtes scolaires

La concentration d'établissements scolaires sur les communes du PICM et particulièrement sur Marche-en-Famenne et Rochefort permet de supposer que les trajets domicile-école sont une composante importante de la gestion de la mobilité sur le territoire, particulièrement en heure de pointe. Ainsi, lors de toute réflexion sur la problématique de la mobilité, il devient nécessaire de prendre en compte ces déplacements et d'intégrer à cette réflexion une dimension 'mobilité scolaire'

Une majorité des écoles des communes d'Erezée, Hotton, Rendoux et Somme-Leuze a réalisé entre 2009 et 2010 des enquêtes scolaires. Les enquêtes ont été réalisées auprès des élèves et/ou parents d'élèves selon le canevas proposé par le SPW afin de connaître leurs habitudes en matière de déplacements domicile-école.

Le SPW a traité les enquêtes et produit un rapport par école qui est mis à disposition de l'école et des communes. Le rapport comprend une synthèse des résultats ainsi qu'une représentation cartographique du lieu de résidence des élèves en fonction de leur mode de déplacement.

Ce document est donc avant tout un outil qui leur permet de diagnostiquer les comportements de mobilité de leurs élèves et d'agir en conséquence. Cela peut se traduire notamment par la mise en place de plans de déplacement scolaire où l'établissement s'engage à améliorer la sécurité aux abords d'écoles, à sensibiliser les parents et les professeurs pour limiter l'usage de la voiture comme mode de déplacement et de sensibiliser les élèves à la mobilité durable en général.

Dans le cadre du PICM, nous avons extrait les informations principales, à savoir celles qui permettent de connaître le choix modal des parents ou élèves selon le type d'enseignement et la localisation de l'établissement.

⇒ **Dans la dynamique du démarrage de l'étude du plan de mobilité, nous avons fait la demande auprès du SPW pour que les écoles restantes réalisent une enquête simplifiée afin d'avoir une vision plus pertinente et plus complète sur les déplacements domicile-école, les 2 à 3 ans d'intervalle avec les premières enquêtes ayant peu d'impact sur la vision globale. L'enquête a donc depuis été réalisée et une grande majorité des écoles ont participé.**

3.1 Enquêtes scolaire – général

Les écoles de la zone d'étude accueillent environ 13.000 élèves dont plus de la moitié en école fondamentale. Pour les écoles ayant participé, nous pouvons dire que l'enquête est une grande réussite car elle concerne en moyenne 90% de ses élèves. Au final, l'enquête donne une idée de la mobilité de 70% des élèves du territoire ce qui donne une image assez pertinente de la situation actuelle.

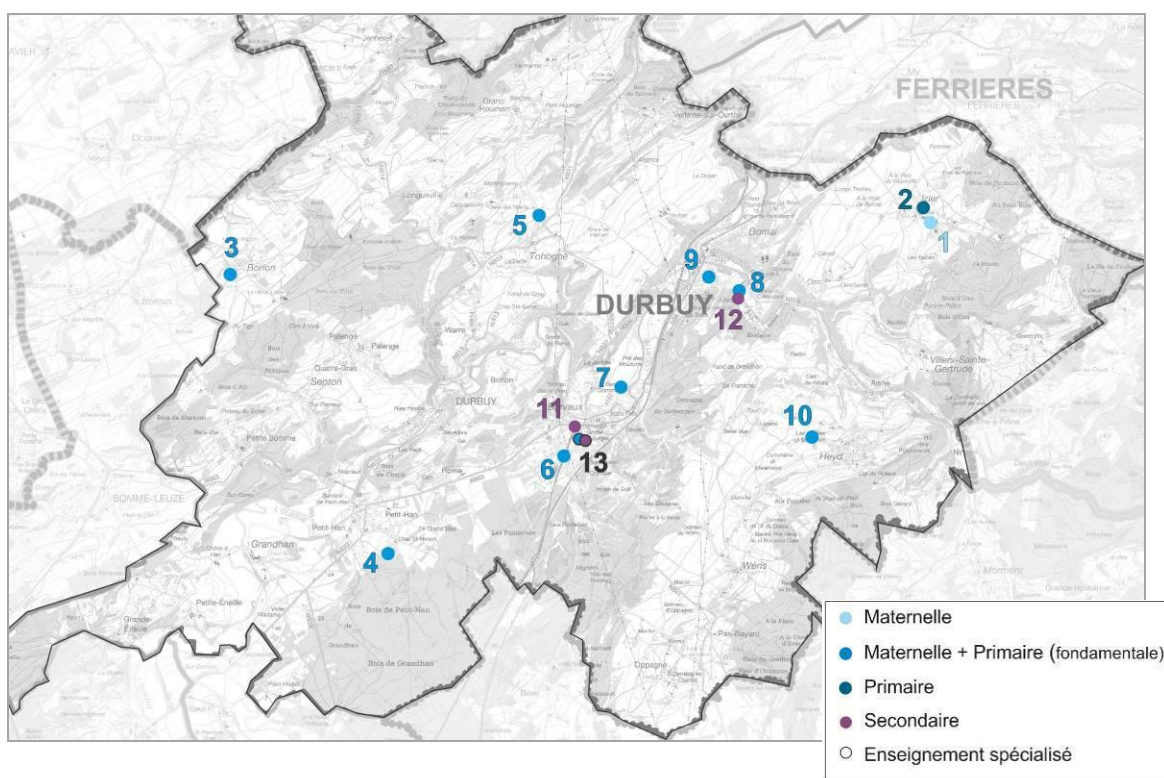
La taille des implantations varie énormément, allant de 13 à 900 élèves. Les impacts pour la mobilité sont donc fort variables selon les établissements.

3.1.1 Durbuy

La commune de Durbuy compte essentiellement des écoles fondamentales comportant plus de 1200 élèves et deux enseignements secondaires. À noter également, la présence d'une école spécialisée qui accueille les élèves de 3 à 21 ans qui éprouvent des difficultés d'adaptation dans l'enseignement ordinaire. La participation à l'enquête est très élevée car cela donne une idée de la mobilité de 93% des élèves.

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | %participation |
|----|--------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|----------------|
| 1 | Ecole libre d'Izier | maternelle | Libre | 2 | 21 | 81% |
| 2 | Ecole d'Izier | primaire | Communal | 4 | 28 | 100% |
| 3 | Ecole de Borlon | fondamentale | Communal | 6 | 56 | 100% |
| 4 | Ecole de Petithan | fondamentale | Communal | 11 | 137 | 98% |
| 5 | Ecole de Tohogne | fondamentale | Communal | 17 | 295 | 98% |
| 6 | Athénée royal de Barvaux | fondamentale | Libre | 10 | 71 | 99% |
| 7 | Ecole de Barvaux | fondamentale | Communal | 19 | 244 | 100% |
| 8 | Ecole de Bomal | fondamentale | Communal | 14 | 172 | 99% |
| 9 | Athénée royal de Bomal | fondamentale | Libre | 9 | 81 | 96% |
| 10 | Ecole de Heyd | fondamentale | Communal | 13 | 136 | 93% |
| | | | | 105 | 1241 | 98% |
| 11 | Institut du Sacré-Cœur | secondaire | | 70 | 516 | 97% |
| 12 | Athénée royal de Bomal | secondaire | | 27 | 216 | 95% |
| | | | | 97 | 732 | 97% |
| 13 | ACIS Clairval | fond+ second | spécialisé | 90 | 249 | 63% |
| | | | | 292 | 2222 | 93% |

Tableau 13 : Enseignement à Durbuy



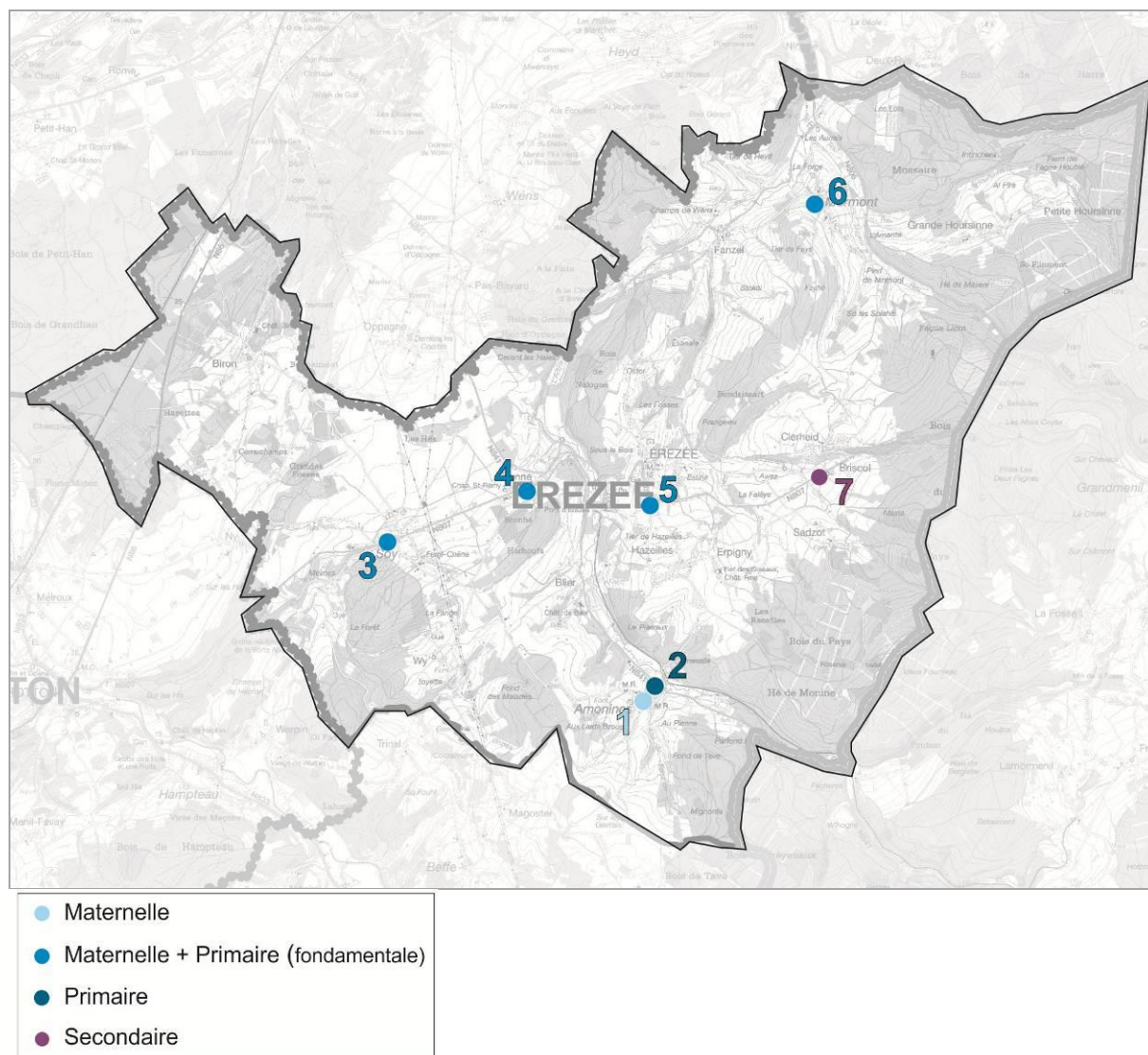
3.1.2 Erezée

La commune d'Erezée comporte 6 écoles fondamentales dispersées dans les villages, accueillant environ 200 élèves, et une école secondaire professionnelle.

5 écoles ont participées à l'enquête avec un taux de participation élevé (87%)

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | %participation |
|----|------------------------|--------------|---------------|------------------|--------------|----------------|
| 1 | Ecole d'Amonines | maternelle | Communal | 2 | 16 | / |
| 2 | Ecole d'Amonines | primaire | Communal | 7 | 23 | 87% |
| 3 | Ecole de Soy | fondamentale | Libre | 7 | 26 | 100% |
| 4 | Ecole de Fisenne | fondamentale | Communal | 12 | 54 | 94% |
| 5 | Ecole d'Erezée | fondamentale | Libre | | 52 | 65% |
| 6 | Ecole de Mormont | fondamentale | Communal | 10 | 41 | 95% |
| 7 | E.P.S.I du Val d'Aisne | secondaire | professionnel | 15 | 43 | / |
| | | | | 53 | 212 | 80% |

Tableau 14 : Enseignement à Erezée

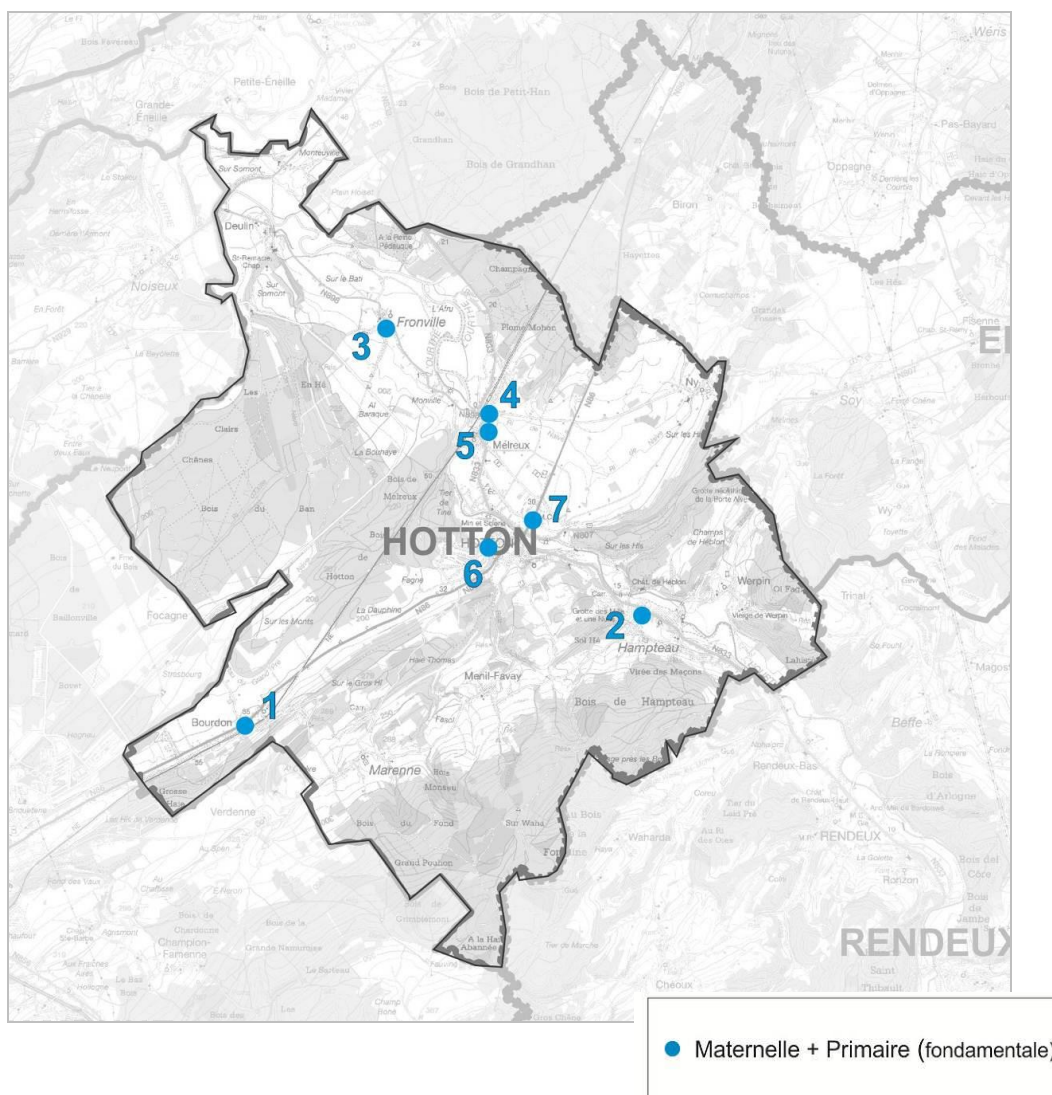


3.1.3 Hotton

La commune de Hotton ne compte que des écoles fondamentales répartis dans les différents villages. Les écoles ont participé à l'enquête scolaire, pour une partie en 2010 et pour l'autre en 2012, avec un résultat satisfaisant puisque plus de la moitié des élèves ont participé.

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | %participation |
|----|---------------------|--------------|---------------|------------------|--------------|----------------|
| 1 | Ecole de Bourdon | fondamentale | Libre | 10 | 81 | 59% |
| 2 | Ecole de Hampteau | fondamentale | Communal | 3 | 23 | 43% |
| 3 | Ecole de Fronville | fondamentale | Communal | 2 | 34 | 79% |
| 4 | Ecole Enrico Macias | fondamentale | Com Française | 12 | 157 | 32% |
| 5 | Ecole de Melreux | fondamentale | Libre | 10 | 80 | 40% |
| 6 | Ecole de Hotton | fondamentale | Libre | 11 | 153 | 55% |
| 7 | Ecole de Hotton | fondamentale | Communal | 7 | 115 | 90% |
| | | | | 55 | 643 | 55% |

Tableau 15 : Enseignement à Hotton



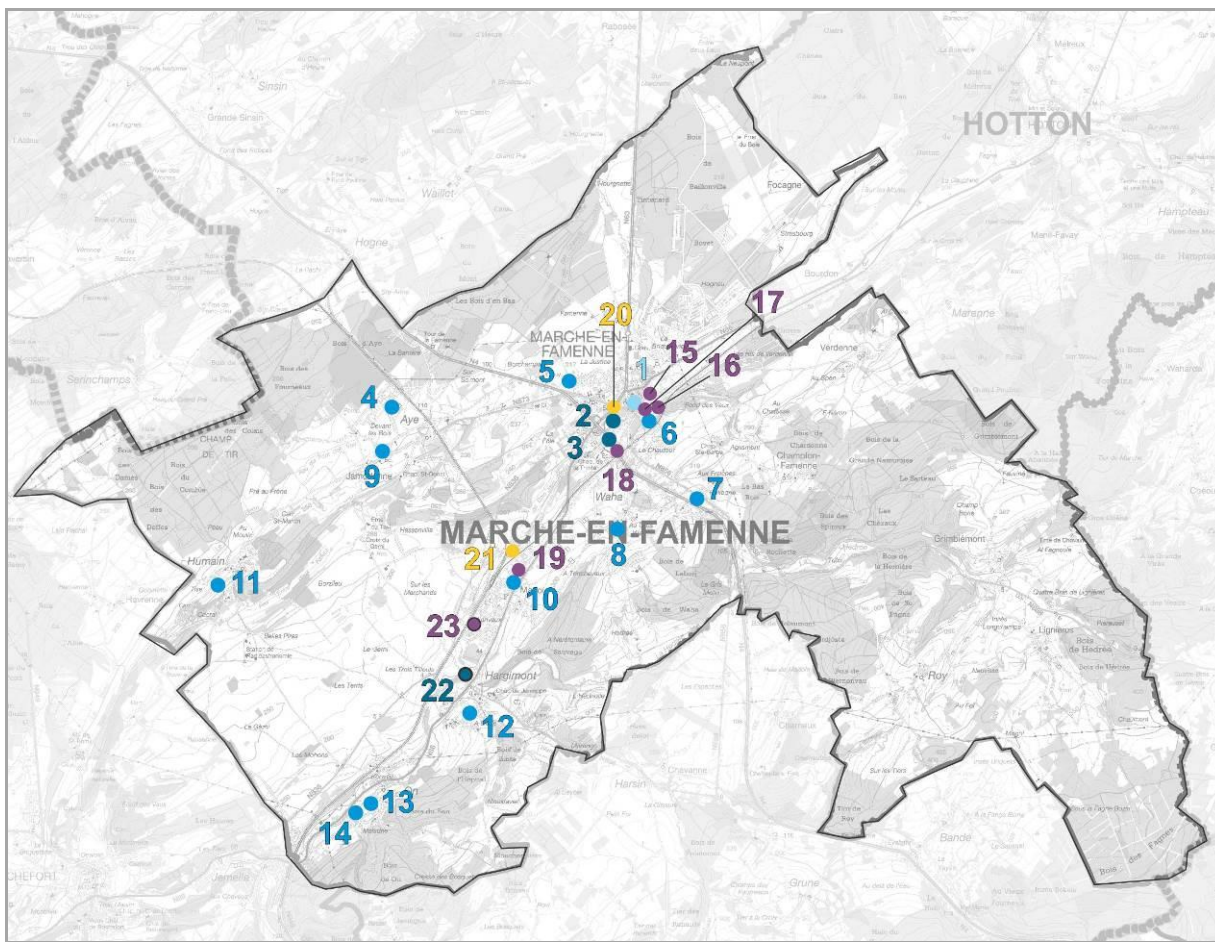
3.1.4 Marche-en-Famenne

La commune de Marche-en-Famenne rassemble une vingtaine d'écoles de tout niveau : fondamentales, secondaires et supérieures. À noter également deux écoles d'enseignement spécialisé qui ne connaissent pas les mêmes problématiques en matière de mobilité. Toutes ces écoles réunissent un nombre importants d'élèves et d'enseignants. Les répercussions sur la mobilité au sein de la commune sont évidemment très importantes.

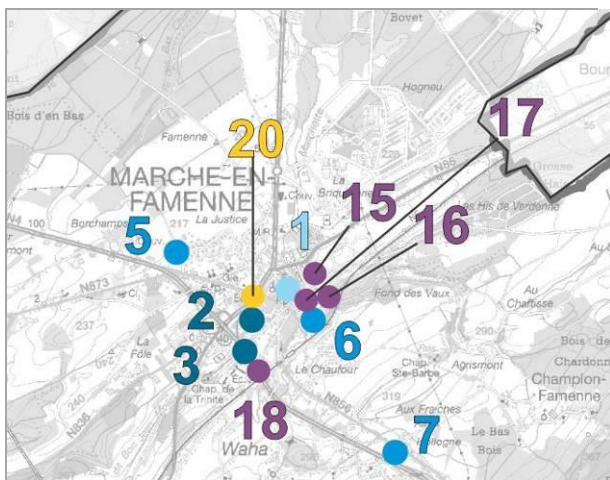
Les enquêtes ont eu lieu dans la majorité des écoles et donnent un aperçu de la mobilité de 76% des élèves sur la commune.

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | %participation |
|----|---------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|----------------|
| 1 | Athénée royal de Marche | maternelle | Libre | 6 | 83 | / |
| 2 | Athénée royal de Marche | primaire | Libre | 18 | 191 | / |
| 3 | Institut Saint-Martin | fondamentale | Libre | 12 | 176 | / |
| 4 | Ecole de Aye | fondamentale | Communal | 5 | 72 | 100% |
| 5 | Institut St Remacle | fondamentale | Libre | 12 | 180 | 98% |
| 6 | Institut Notre Dame | fondamentale | Libre | 40 | 518 | 100% |
| 7 | Ecole de Hollogne | fondamentale | Communal | 15 | 248 | 99% |
| 8 | Ecole de Waha | fondamentale | Communal | 13 | 170 | 100% |
| 9 | Institut St Remacle de Aye | fondamentale | Libre | 17 | 234 | / |
| 10 | Ecole de Marloie | fondamentale | Communal | 22 | 212 | / |
| 11 | Ecole de humain | fondamentale | Communal | 4 | 51 | 100% |
| 12 | Ecole de Hargimont | fondamentale | Communal | 20 | 288 | 100% |
| 13 | Ecole libre de On | fondamentale | Libre | 8 | 120 | 98% |
| 14 | Ecole de On | fondamentale | Communal | 10 | 126 | / |
| | | | | 202 | 2669 | 61% |
| 15 | Institut St Roch | secondaire | | 200 | 978 | 100% |
| 16 | Institut Sainte Julie | secondaire | | 97 | 748 | 100% |
| 17 | Institut Saint-Laurent | secondaire | | 130 | 900 | 100% |
| 18 | Athénée royal de Marche | secondaire | | 112 | 484 | 100% |
| 19 | CEFA (St-Roch) | secondaire | | 10 | 83 | 86% |
| | | | | 549 | 3193 | 100% |
| 20 | Hénalux | supérieur | | 30 | 60 | / |
| 21 | FOREM | supérieur | | | | / |
| | | | | 30 | 60 | / |
| 23 | Institut medico-pedagogique | primaire | Spécialisé | 50 | 170 | / |
| 23 | Institut d'enseignement spécial | secondaire | Spécialisé | 80 | 240 | / |
| | | | | 130 | 410 | / |
| | | | | 911 | 6332 | 76% |

Tableau 16 : Enseignement à Marche-en-Famenne



- Maternelle
- Maternelle + Primaire (fondamentale)
- Primaire
- Secondaire
- Supérieure
- Enseignement spécialisé



Le centre de Marche-en-Famenne représente un pôle scolaire très important regroupant 6 écoles fondamentales, 4 écoles secondaires et 1 école supérieure.

Cela représente plus de 4500 élèves et plus de 600 enseignants.

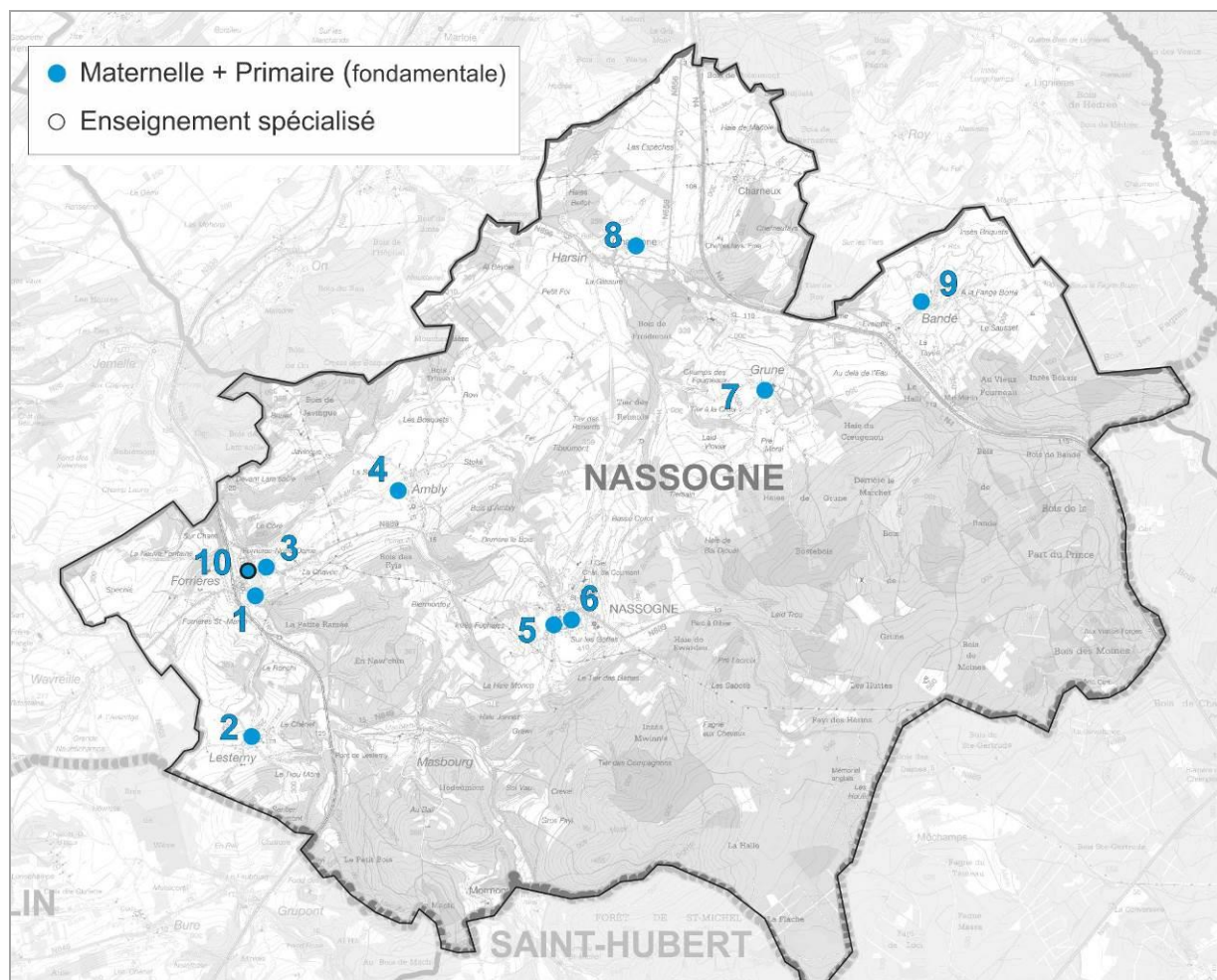
Selon les statistiques de l'enquête, nous pouvons estimer qu'environ 100 élèves se déplacent avec leur propre véhicule, voiture ou deux roues motorisées. En sachant également que la majorité des enseignants se déplacent en voiture, l'impact sur le stationnement est donc important.

3.1.5 Nassogne

La commune de Nassogne ne compte que des écoles fondamentales réparties dans les différents villages, dont une école spécialisée. Les enquêtes se sont très bien déroulées et impliquent la quasi-totalité des élèves.

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | %participation |
|----|--------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|----------------|
| | | | Com | | | |
| 1 | Ecole primaire de l'état | fondamentale | Française | 9 | 35 | 97% |
| 2 | Ecole de Lesterny | fondamentale | Communal | 3 | 26 | 100% |
| 3 | Ecole de Forrières | fondamentale | Communal | 7 | 98 | 100% |
| 4 | Ecole de Ambly | fondamentale | Communal | 5 | 87 | 100% |
| 5 | Ecole libre de Nassogne | fondamentale | Libre | 9 | 69 | 100% |
| 6 | Ecole de Nassogne | fondamentale | Communal | 5 | 76 | 100% |
| 7 | Ecole de Grune | fondamentale | Communal | 5 | 68 | 100% |
| 8 | Ecole de Chavanne | fondamentale | Communal | 4 | 59 | 100% |
| 9 | Ecole de Bande | fondamentale | Communal | 8 | 87 | 100% |
| | | | | 55 | 605 | 99% |
| 10 | I.M.P. provincial | fondamentale | spécialisé | | Internat | |

Tableau 17 : Enseignement à Nassogne

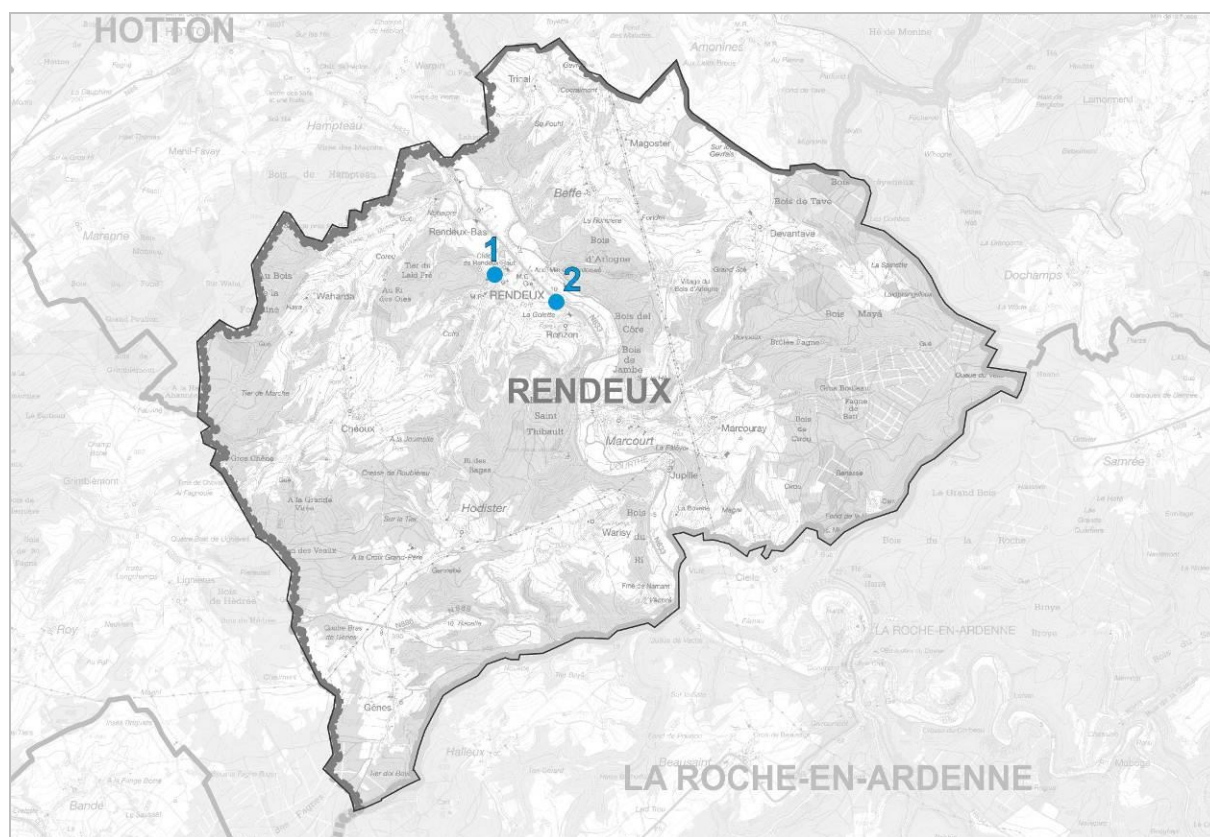


3.1.6 Rendeux

La commune de Rendeux ne comporte que 2 écoles sur son territoire, toutes les deux du niveau fondamental. Ces deux écoles ont participé à l'enquête scolaire avec une bonne participation des parents puisque 66% des élèves ont répondu au questionnaire.

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | % participation |
|----|------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|-----------------|
| 1 | Ecole libre de Rendeux | primaire | Libre | 6 | 33 | 52% |
| 2 | Ecole de Rendeux | fondamentale | Communal | 21 | 270 | 68% |
| | | | | 27 | 303 | 66% |

Tableau 18 : Enseignement à Rendeux



● Maternelle + Primaire (fondamentale)

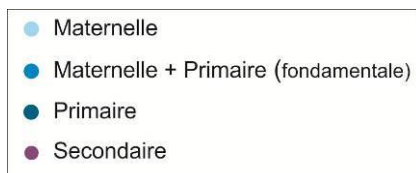
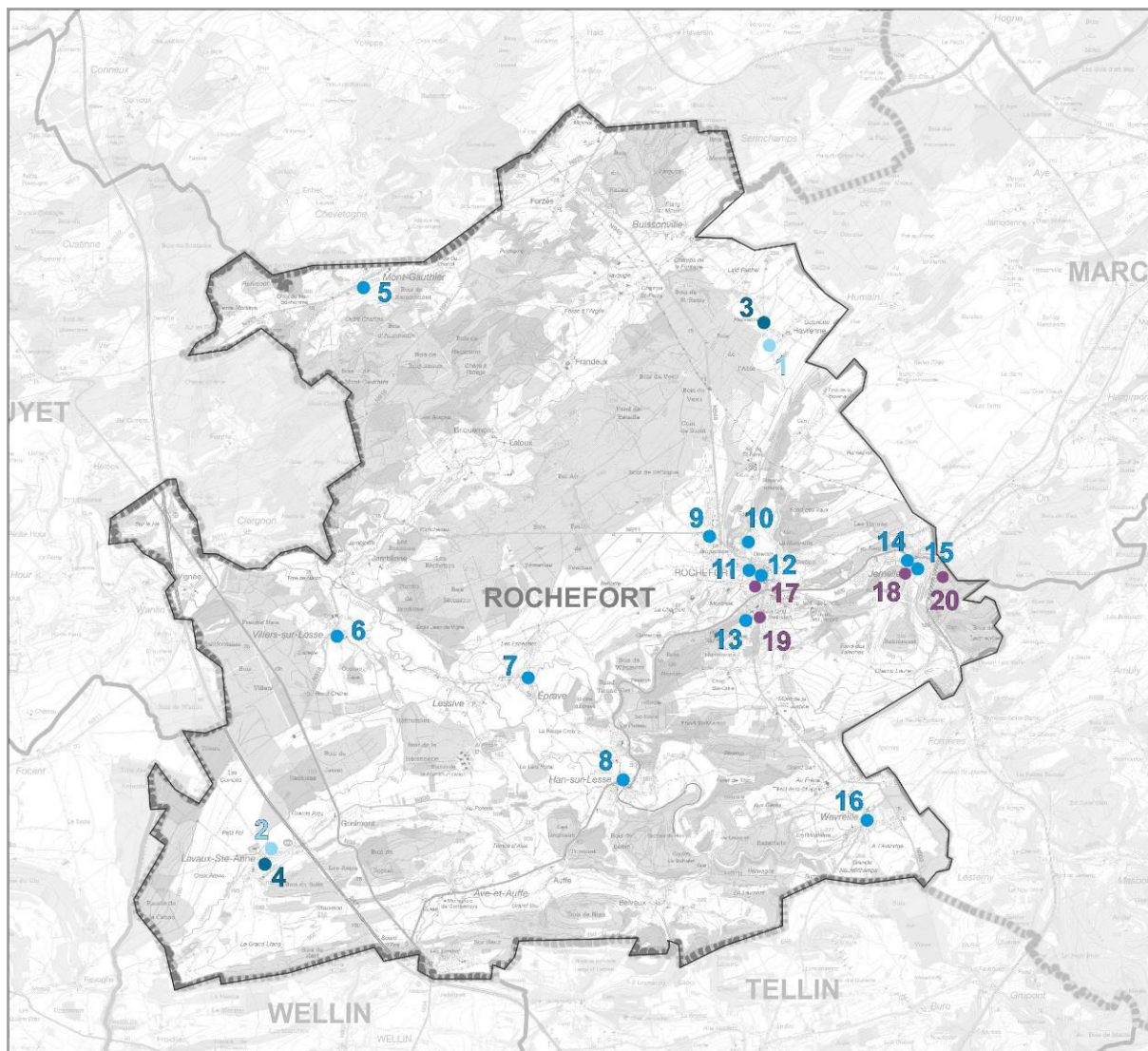
3.1.7 Rochefort

La Ville de Rochefort compte essentiellement des écoles fondamentales et 4 établissements d'enseignement secondaire, ce qui équivaut au nombre d'implantations de Marche-en-Famenne. Il n'existe par contre pas d'écoles supérieures ou d'écoles spécialisées.

Sur Rochefort, les écoles sont nettement moins concentrées dans le centre qu'à Marche-en-Famenne mais dispersées sur tout le territoire, avec une densité plus importante sur Rochefort même et sur Jemelle. La majorité des écoles de la commune ont effectué l'enquête avec de très beaux taux de participation.

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | %participation |
|----|------------------------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|----------------|
| 1 | Ecole maternelle autonome | maternelle | Libre | 2 | 15 | 100% |
| 2 | Ecole "Les Bout'Choux" | maternelle | Libre | 2 | 13 | 100% |
| 3 | Ecole de Havrenne | primaire | Communal | 2 | 23 | 100% |
| 4 | Ecole de Lauvaux-Ste-Anne | primaire | Communal | 6 | 14 | / |
| 5 | Ecole de Montgauthier | fondamentale | Communal | 2 | 26 | 96% |
| 6 | Ecole de Villers-sur-Lesse | fondamentale | Communal | 12 | 90 | / |
| 7 | Ecole d'Eprave | fondamentale | Communal | 4 | 52 | 100% |
| 8 | Ecole de Han-sur-Lesse | fondamentale | Communal | 8 | 120 | 99% |
| 9 | Ecole Ste-Thérèse | fondamentale | Libre | 5 | 45 | 100% |
| 10 | Ecole Prehyr | fondamentale | Communal | 4 | 49 | 100% |
| 11 | Ecole Rochefort centre | fondamentale | Communal | 31 | 348 | 100% |
| 12 | Ecole St-Joseph | fondamentale | Libre | 19 | 201 | 100% |
| 13 | Ecole Rond-Point | fondamentale | Communal | 10 | 128 | 98% |
| 14 | Ecole Ste-Marguerite et St-Laurent | fondamentale | Libre | | 55 | 100% |
| 15 | Ecole de Jemelle | fondamentale | Communal | 5 | 66 | 98% |
| 16 | Ecole de Wavreille | fondamentale | Communal | 3 | 47 | 32% |
| | | | | 115 | 1292 | 89% |
| 17 | Institut Jean 23 - 1er cycle | secondaire | | 30 | 221 | 100% |
| 18 | Institut Jean 23 - 2ème cycle | secondaire | | 30 | 250 | / |
| 19 | Athénée Royal de Rochefort | secondaire | | 49 | 282 | / |
| 20 | Athénée Royal de Jemelle | secondaire | | | | |
| | | | | 109 | 753 | 29% |
| | | | | 224 | 2045 | 67% |

Tableau 19 : Enseignement à Rochefort

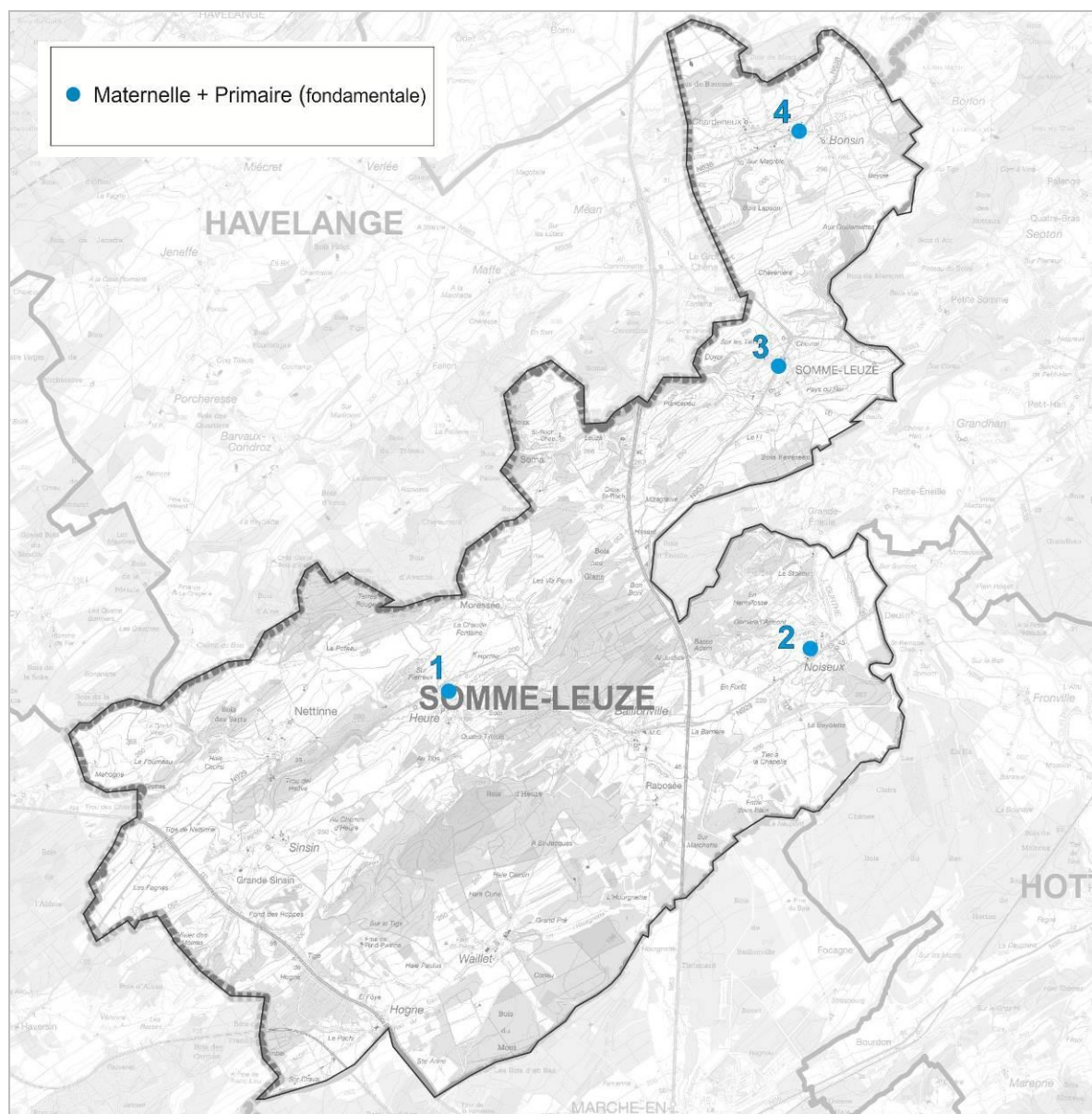


3.1.8 Somme-Leuze

La commune ne possède que des écoles fondamentales réparties sur différents villages. Toutes les écoles ont participées à l'enquête scolaire menée en 2009 avec un taux de participation très élevé (84%).

| N° | Ecole | Section | Enseignement | Nbre enseignants | Total élèves | %participation |
|----|----------------------|--------------|--------------|------------------|--------------|----------------|
| 1 | Ecole de Heure | fondamentale | Communal | 10 | 144 | 91% |
| 2 | Ecole de Noiseux | fondamentale | Communal | 6 | 75 | 83% |
| 3 | Ecole de Somme-Leuze | fondamentale | Communal | 8 | 92 | 84% |
| 4 | Ecole de Bonsin | fondamentale | Communal | 6 | 61 | 70% |
| | | | | 30 | 372 | 84% |

Tableau 20 : Enseignement à Somme-Leuze



3.2 Analyse par type de section

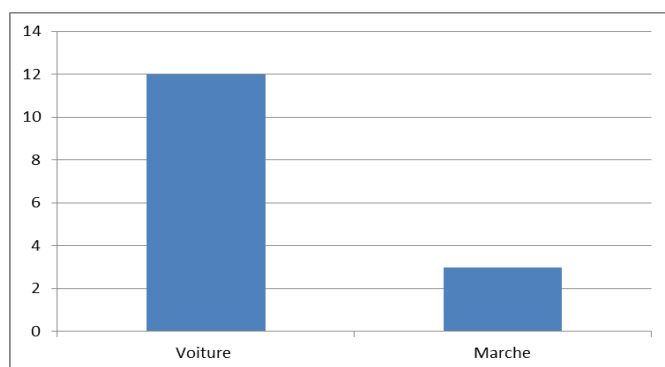
3.2.1 Ecole fondamentale

Nous avons différencié dans l'analyse ci-dessous les sections maternelles et primaires qui ont un degré d'autonomie différent, ce qui influence la réponse des parents sur la possibilité de venir à pied ou à vélo. Pour les écoles comprenant les deux sections, l'enquête ne permet pas de distinguer les élèves de maternelle et de primaire.

3.2.1.1 *Sections maternelles*

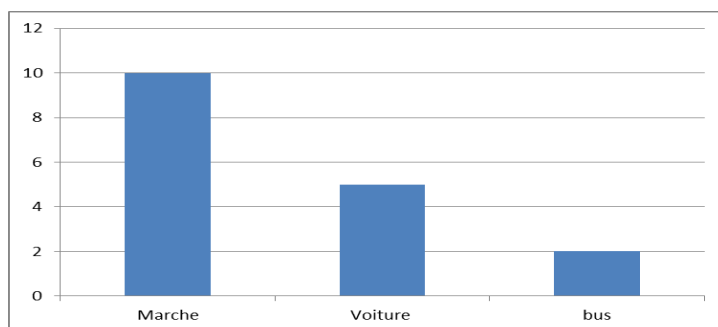
Les maternelles sont un cas particulier vu le jeune âge des enfants. Les parents accompagnent les enfants quasi systématiquement en voiture sauf si l'école est très proche du domicile.

- **Ecole maternelle autonome (Rochefort)**



- **Ecole libre d'Izier (Durbuy)**

Situation très intéressante où le taux d'utilisation de la voiture est très faible pour une école de village.

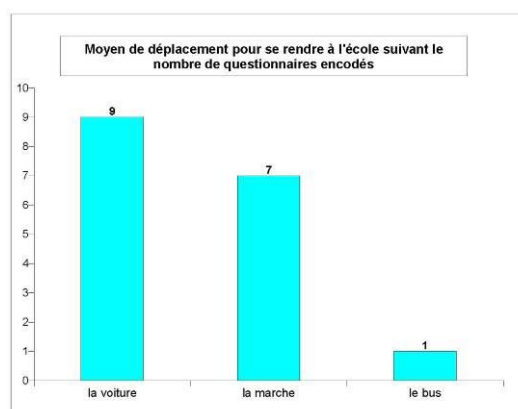


3.2.1.2 Sections primaires

Dans cette catégorie d'âge, les principaux moyens de locomotion restent la voiture et en moindre mesure la marche. Selon les statistiques régionales, une grande partie des parents déposant ou venant chercher leurs enfants n'ont d'ailleurs pas d'autres buts dans leur déplacement.

L'emploi du vélo, du ramassage scolaire ou du bus commence à apparaître, principalement pour les élèves de 5^{ème} ou 6^{ème} primaire. Cela se confirme pour les écoles de la zone d'étude.

▪ Ecole d'Amonines (Erezée)

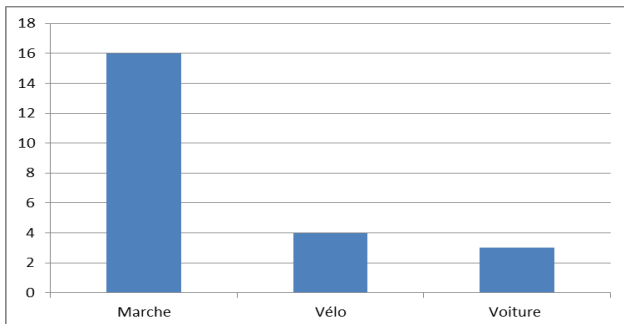


Nous trouvons dans ce cas-ci un bel exemple où la majorité des élèves habitant dans un rayon de 1km se déplace à pied pour se rendre à l'école.



▪ **Ecole de Havrenne (Rochefort)**

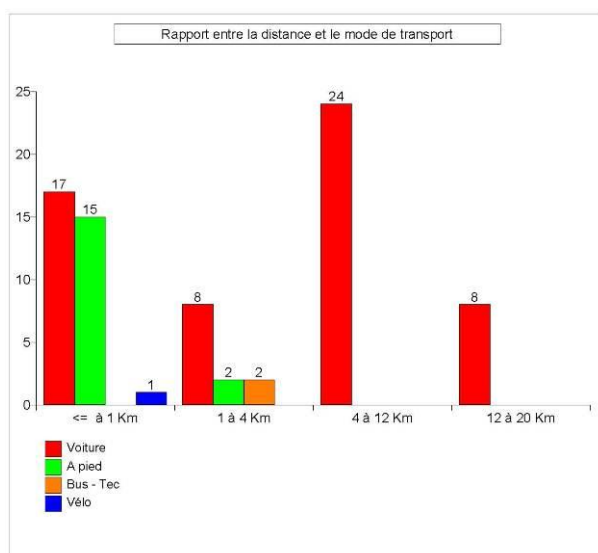
Exemple encore très intéressant et encourageant dans ce village où les élèves se rendent à l'école pour la plupart à pied et même quelques un à vélo ce qui est peu courant à ces âges-là.



3.2.1.3 Ecole en milieu rural

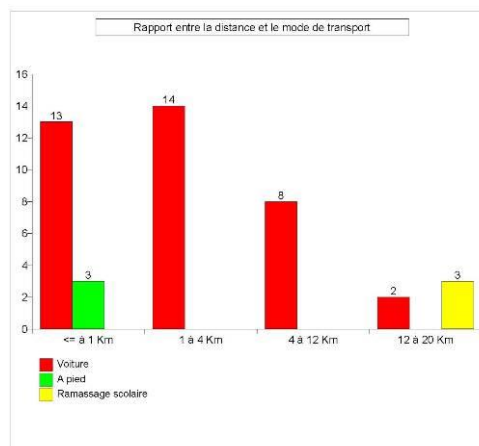
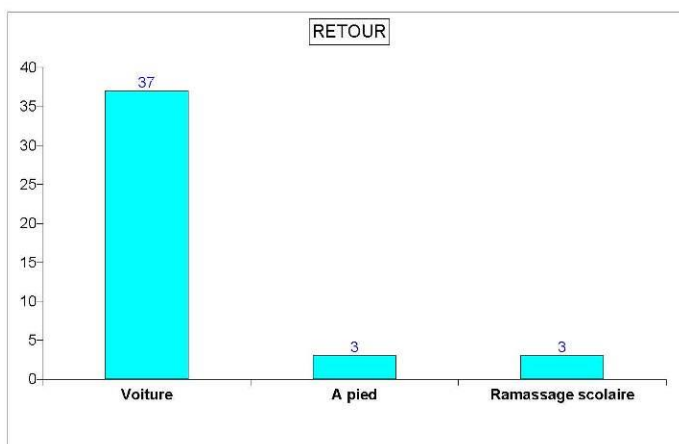
Les écoles de village drainent souvent des enfants dans un rayon plus large, et pour ceux habitant à proximité, les cheminements piétons de mauvaise qualité ne permettent pas toujours les déplacements à pied. Tout cela accentue donc l'utilisation de la voiture comme moyen de locomotion. Deux exemples de cas différents ci-dessous :

▪ **Ecole communale de Somme-Leuze**



La majorité des élèves habitent à plus d'1km de l'école. Cela encourage bien-sûr l'utilisation de la voiture. Cependant, la moitié des parents et élèves habitant à proximité se déplacent à pied pour se rendre à l'école. Un élève se rend même à l'école à vélo, ce qui est assez rare à cet âge-là. Tout cela est plutôt positif et peut s'expliquer notamment par un accès piéton sécurisé, un trafic modéré,...

▪ Ecole communale de Bonsin



Le très faible pourcentage de la marche à pied est expliqué dans ce cas-ci par l'origine trop lointaine d'une partie des élèves et par le cheminement piéton très peu praticable pour les élèves localisés à proximité de l'école.

3.2.1.4 Ecole d'immersion

Dans les écoles pratiquant l'immersion, la provenance des élèves est plus variée et souvent plus éloignée que pour les écoles classiques. Il en existe plusieurs sur la zone d'étude :

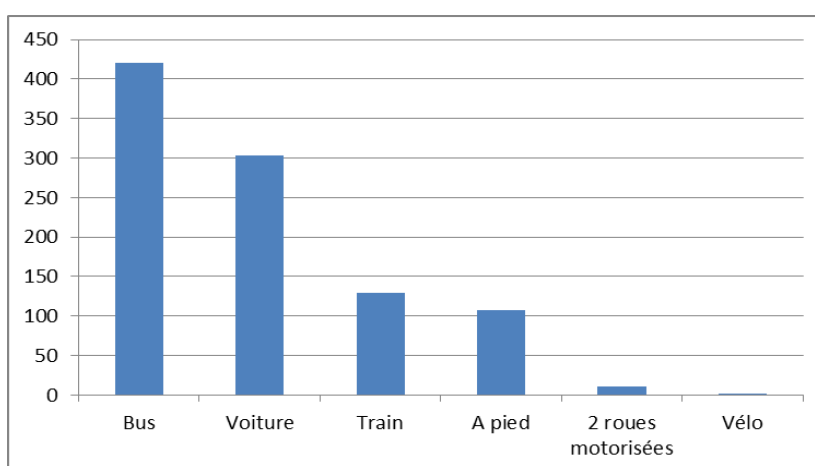
- Ecole de Bomal (Durbuy)
- Ecole de On (Marche-en-Famenne)
- Athénée royal de Marche-en-Famenne
- Institut Notre Dame (Marche-en-Famenne)

3.2.2 Sections Secondaires

La voiture est beaucoup moins employée au profit en général des transports en commun. Une partie des élèves continue également d'aller à l'école à pied mais très peu à vélo malgré une tranche d'âge plus adaptée à ce moyen de locomotion.

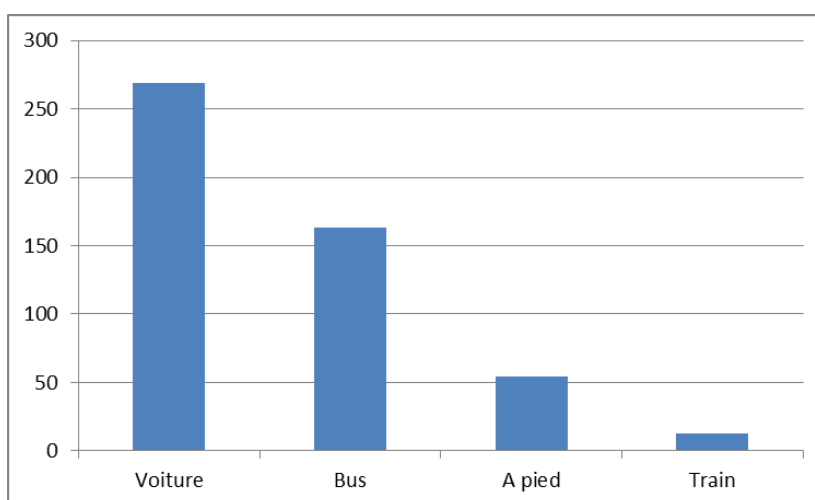
- **Institut St Roch (Marche-en-Famenne)**

Cette école est un exemple classique pour une école secondaire. Le transport en commun est fortement utilisé, dans ce cas-ci le bus et le train, la marche à pied est encore bien représentée et la voiture n'est donc plus le moyen de locomotion le plus utilisé. À noter aussi l'utilisation des deux roues motorisées, qui est peu courant encore à ces âges-là.



- **Institut du Sacré-Cœur (Durbuy)**

Dans ce cas-ci, les déplacements en voiture gardent une proportion très importante, dû à un environnement plus rural et à une accessibilité plus difficile pour les autres modes de locomotion.



3.2.3 Enseignement spécialisé et internats

Les écoles d'enseignement spécialisé et les internats ne sont pas repris dans ces analyses car ils n'induisent pas les mêmes problématiques de mobilité au quotidien.



Marche



Nassogne

| Commune | Ecole | Section | Enseignement |
|----------|---------------------------------|---------------|--------------|
| Durbuy | ACIS Clairval | fond + second | spécialisé |
| Marche | Institut médico-pédagogique | primaire | Spécialisé |
| Marche | Institut d'enseignement spécial | secondaire | Spécialisé |
| Nassogne | I.M.P. provincial | fondamentale | spécialisé |

Tableau 21 : Enseignement spécialisé et internats

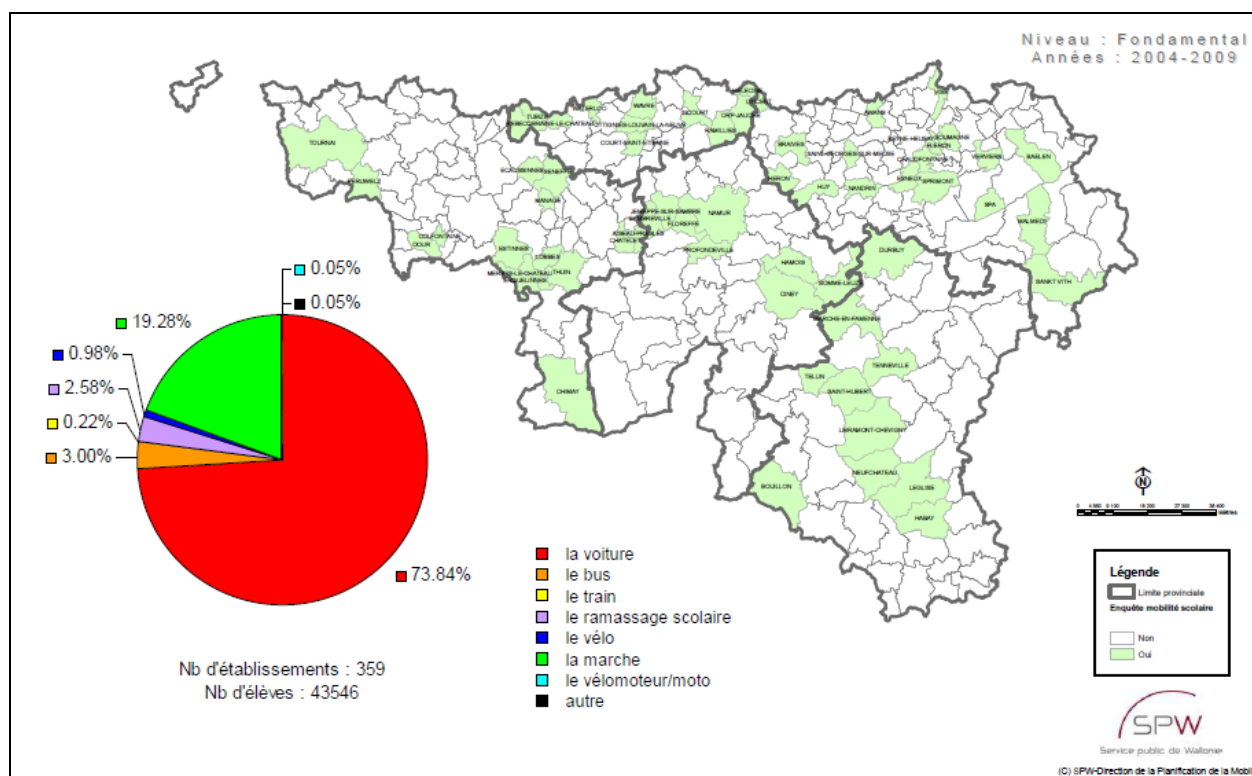
3.3 Répartition modale des déplacements

Nous allons analyser dans ce chapitre les différentes parts modales pour les déplacements dans le cadre des trajets domicile-école sur la zone du PICM.

Afin de donner des points de repère, nous allons comparer les résultats obtenus aux statistiques régionales mis en place par le SPW.

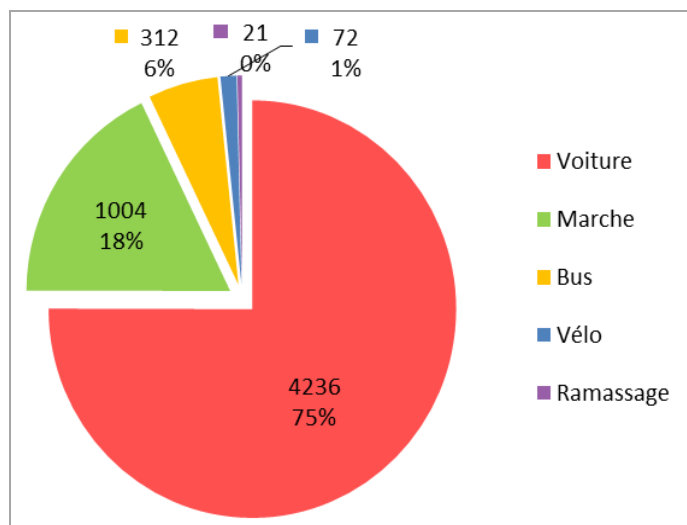
3.3.1 Les écoles fondamentales

3.3.1.1 Statistiques à l'échelle régionale pour la période 2004-2009



Comme habituellement dans ces tranches d'âge, la voiture est largement dominante avec plus de 70% d'utilisation suivi de la marche à 19%, les autres modes étant utilisés de façon beaucoup plus marginale.

3.3.1.2 Statistiques globales pour les 8 communes du PICM ensemble



Utilisation de la voiture légèrement plus importante que la moyenne régionale (+2%), au détriment surtout de la marche à pied et du ramassage scolaire qui est très peu développé sur le territoire du PICM. Les déplacements en transport public sont par contre plus importants (+3%).

Ce graphique représente la moyenne pour toute la zone du PICM et donne une comparaison intéressante mais n'est pas l'angle d'analyse le plus pertinent car de grandes différences existent entre les communes comme cela est expliqué dans le chapitre ci-dessous

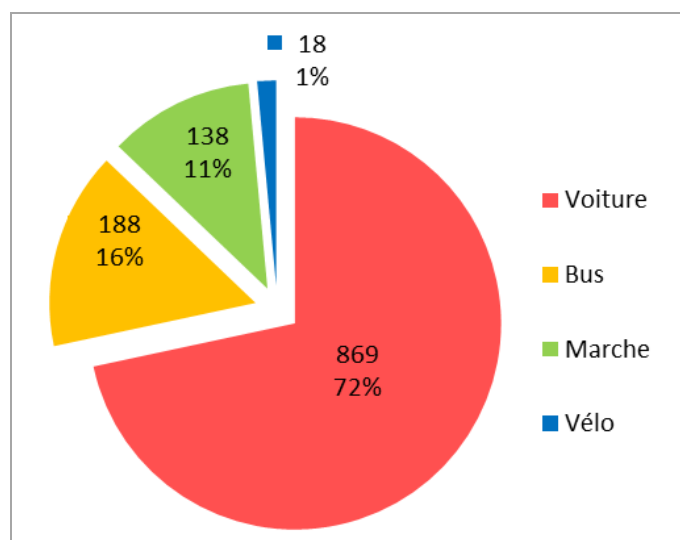
Les similitudes avec les moyennes régionales sont assez évidentes. La part un peu plus élevée des modes mécanisés peut s'expliquer par un territoire plus diffus avec de plus grandes distances à parcourir.

Le fait que les transports publics jouent un rôle plus important est un indice que les couloirs de desserte bus et train répondent bien à la demande scolaire, et que l'implantation des écoles (surtout pour le secondaire) ne souffre pas d'une dispersion préjudiciable.

3.3.1.3 Statistiques par commune

▪ Durbuy

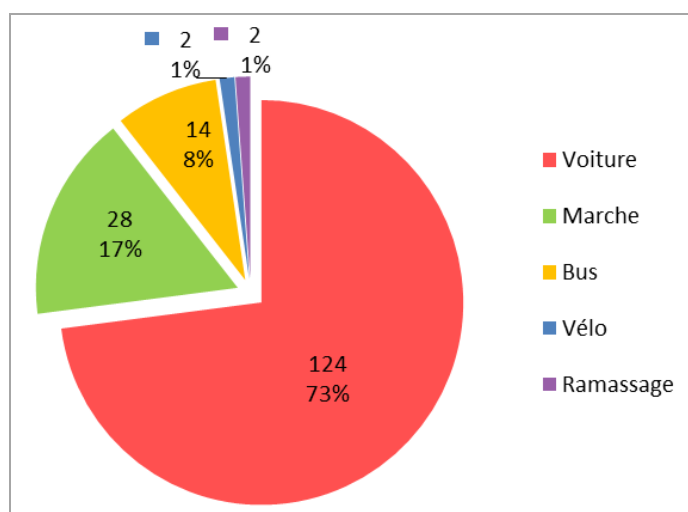
L'enquête sur Durbuy montre des points assez positifs avec des déplacements en voiture un peu moindres que la moyenne régionale (-2%) mais surtout une part modale très élevée du transport en commun (+13%) contrairement à la marche à pied (-8%).



▪ Erezée

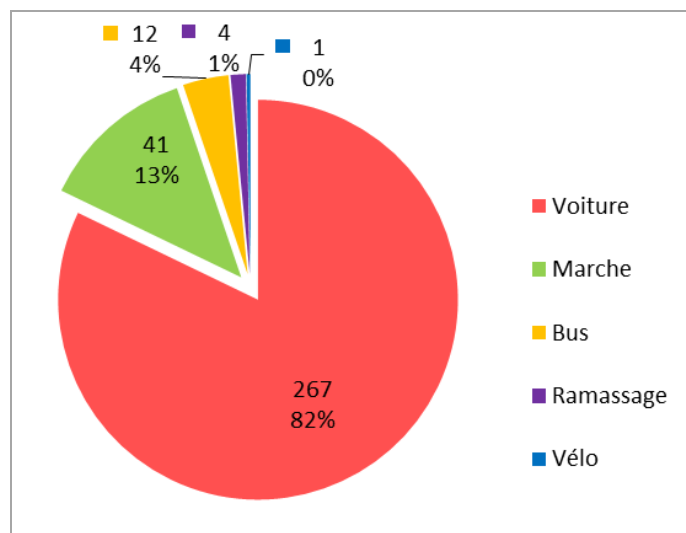
La proportion des déplacements en voiture est parfaitement dans la moyenne régionale. La marche à pied est légèrement moins pratiquée (-3%) mais reste dans des proportions correctes pour une commune rurale.

Le point positif est l'utilisation plus importante du TEC (+5%) en comparaison avec la moyenne. La seule école n'ayant pas participé à l'enquête étant une école maternelle, les chiffres sont représentatifs de la situation sur la commune.



▪ **Hotton**

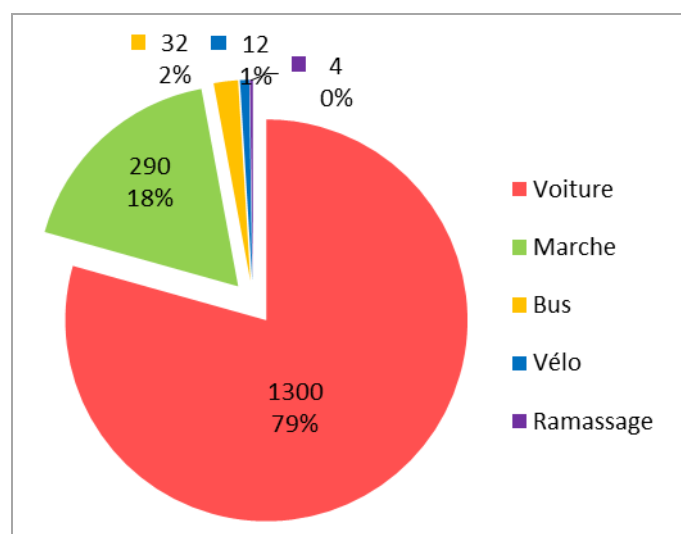
Les déplacements en voiture sont très élevés dans cas-ci (+7%), surtout au détriment des déplacements à pied. Le taux de participation dans les écoles est seulement de 55% mais les chiffres qui en sortent représentent néanmoins une vision assez fiable des déplacements sur la commune.



▪ **Marche-en-Famenne**

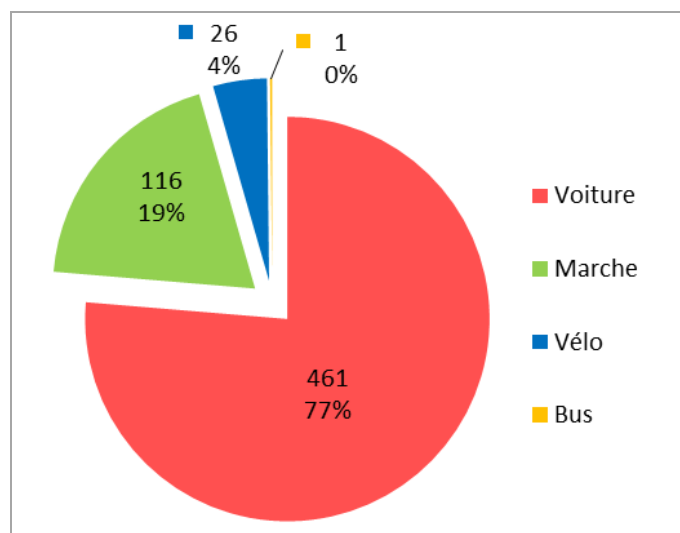
Sur la commune de Marche, la répartition modale pour les écoles fondamentales est assez comparable à la moyenne régionale avec une utilisation de la voiture plus importante (+4%).

Il est étonnant que la marche à pied et le transport public ne soient pas plus utilisés sur une commune comme Marche-en-Famenne qui est plus urbaine, même si ce pôle scolaire draine des élèves sur un territoire assez large.



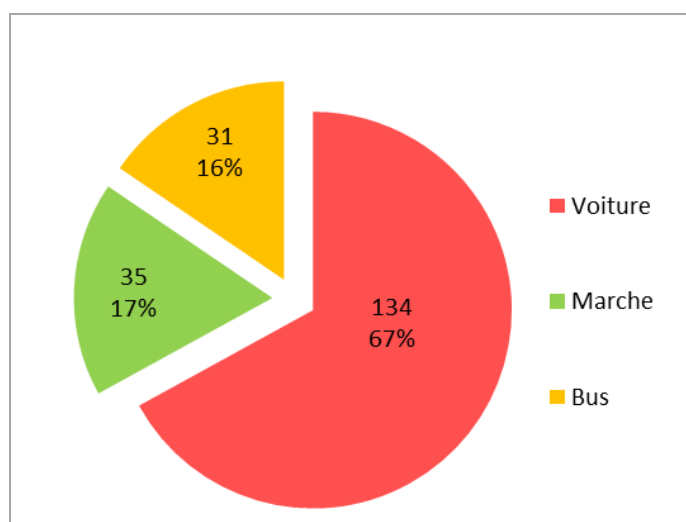
▪ Nassogne

Sur la commune de Nassogne, la répartition modale pour les écoles fondamentales comporte une utilisation de la voiture plus importante (+4%) au détriment du transport public essentiellement, car la pratique de la marche est comparable à la moyenne et fait plus intéressant, la pratique du vélo est plus développée que pour la moyenne régionale.



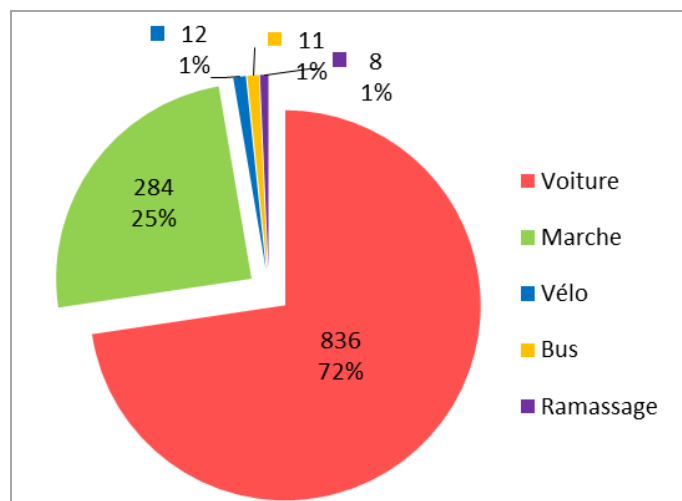
▪ Rendeux

L'enquête sur les deux écoles de Rendeux montre des points assez positifs avec des déplacements en voiture nettement moindres que la moyenne (-7%) et cela grâce surtout à une part modale très élevée du transport en commun (+13%).



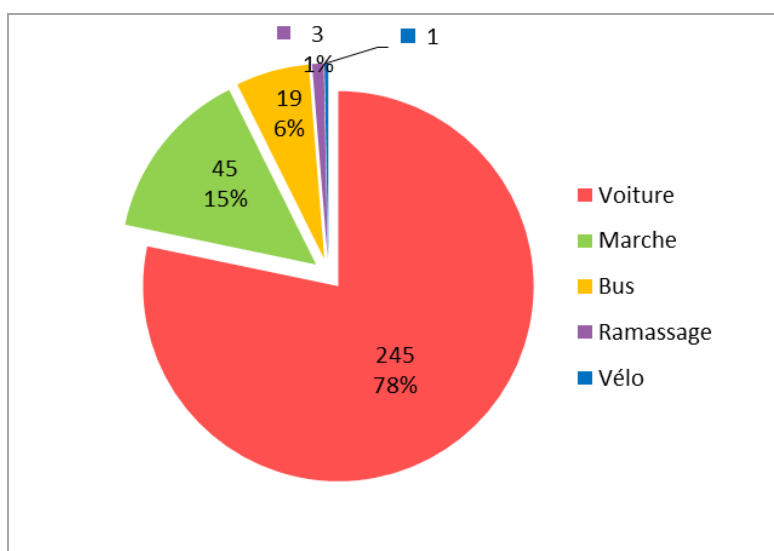
▪ **Rochefort**

La proportion des déplacements en voiture est fort proche de la moyenne régionale mais le point très positif qu'on retrouve de manière régulière dans les écoles de Rochefort est la part modale vraiment élevée de la marche à pied (+6%).



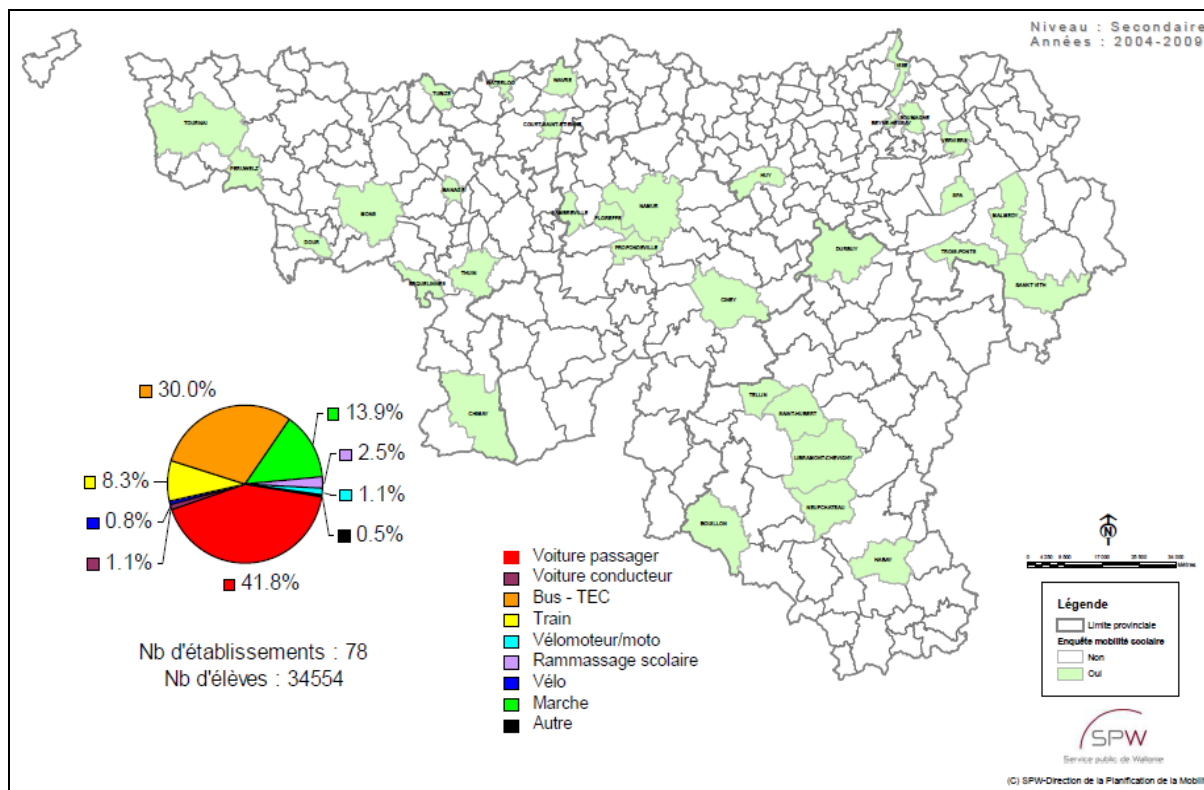
▪ **Somme-Leuze**

Sur la commune de Somme-Leuze, la répartition modale pour les écoles fondamentales n'est pas comparable à la moyenne régionale avec une utilisation de la voiture plus importante (+5%) au détriment de la marche à pied (-4%) et du ramassage scolaire (-3%). Le point positif est la bonne fréquentation du TEC pour des élèves du fondamental.



3.3.2 Les écoles secondaires

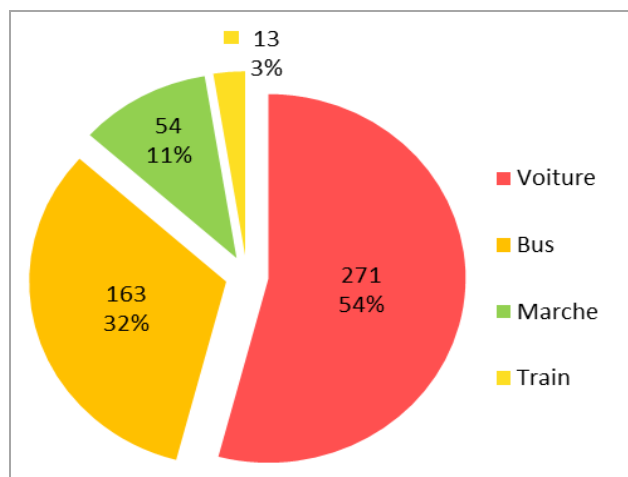
3.3.2.1 Statistiques à l'échelle régionale pour la période 2004-2009



Contrairement aux sections fondamentales, la voiture n'est plus prédominante à l'avantage surtout des transports publics. La marche reste un moyen de déplacement important et la pratique du vélo, malgré des âges adaptés à son utilisation, reste tout-à-fait marginale.

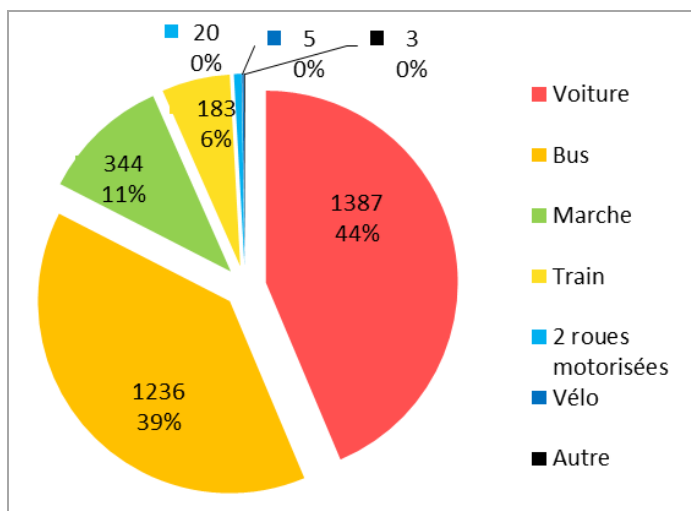
3.3.2.2 Statistiques par commune

▪ Durbuy



La répartition modale pour les écoles secondaires de Durbuy montre une utilisation fort importante de la voiture pour ces tranches d'âge (+7%) qui peut s'expliquer par un contexte plus rural et la faible utilisation du train (-5%).

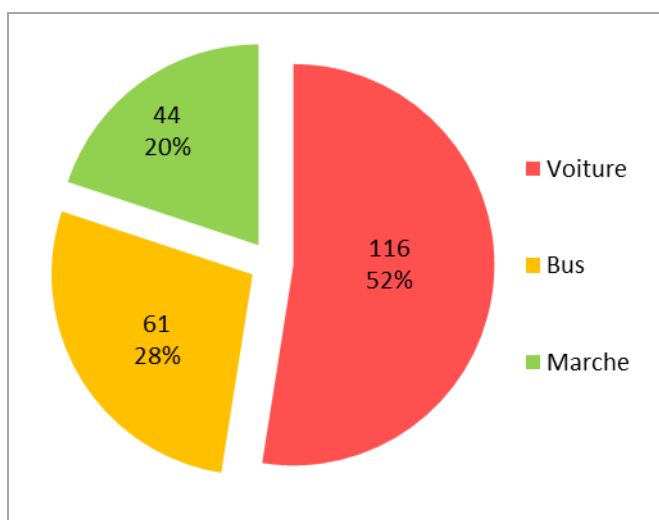
▪ Marche



La répartition modale pour les écoles secondaires de Marche n'est pas très éloignée de la moyenne régionale. Il faut cependant mettre en avant l'importance du TEC dans ces déplacements (+9%) et de façon plus modeste du train.

Néanmoins, la part modale du transport en commun est aussi élevée que celle de la voiture. Comme pour les sections fondamentales, la pratique du vélo pour se rendre à l'école est presque inexistante.

▪ Rochefort



Il s'agit ici des statistiques de la seule école à avoir participé à l'enquête. Nous ne pouvons donc pas en tirer de conclusions vraiment pertinentes mais ça donne une idée des habitudes en matière de mobilité. La part modale de la voiture reste très importante par rapport à la moyenne régionale (+10%). Les transports publics classiques sont très peu utilisés par les élèves contrairement à la marche à pied qui reste, comme pour les écoles fondamentales, un mode de locomotion important sur Rochefort.

3.4 Abords

Des aménagements spécifiques ont été mis en œuvre aux abords de beaucoup d'écoles afin de garantir la sécurité des écoliers. Il peut s'agir de chicanes, de dépose-minute, de mobiliers urbains spécifiques ou de panneaux signalétiques. Ces différents éléments peuvent également être combinés les uns avec les autres. Ils restent certains abords qui doivent par contre être améliorés ou réaménagés, cela sera abordé dans la suite de l'étude.



L'enseignement spécialisé (Durbuy)



Ecole de Soy (Erezée)



Ecole de Hotton



Institut Notre dame (Marche-en-Famenne)



Ecole libre de Nassogne



Ecole communale de Rendeux



Ecole de Jumelle (Rochefort)



Ecole de Somme-Leuze

3.5 Synthèse

- Les écoles de la zone d'étude accueillent environ 13.000 élèves dont plus de la moitié en école fondamentale
- Pour les écoles ayant coopéré, l'enquête scolaire est une grande réussite avec une participation de 90% des élèves
- Au final, l'enquête donne une idée précise de la mobilité de 70% des élèves du territoire
- La taille des implantations varie énormément, allant de 13 à 900 élèves, avec des impacts fort variables pour la mobilité
- Le centre de Marche-en-Famenne représente un pôle scolaire très important avec plus de 4500 élèves et plus de 600 enseignants répartis entre les écoles fondamentales, secondaires et supérieures → impact important sur la mobilité et le stationnement
- Marche-en Famenne draine comme pôle scolaire des enfants dans un rayon plus large que les écoles de village ce qui accentue l'utilisation de la voiture pour les écoles fondamentales
- Présence de 4 écoles d'enseignement spécialisé dont des internats n'induisant pas les mêmes problématiques en matière de mobilité
- Pour les écoles fondamentales du PICM, l'utilisation de la voiture est largement dominante et de 2% supérieure à la moyenne régionale
- Grande importance de la marche à pied comme mode de déplacement à Rochefort
- Importance à Durbuy, Erezée et Rendoux du transport en commun dont la part modale est beaucoup plus importante que dans les autres communes
- Utilisation prédominante de la voiture pour les écoles fondamentales à Hotton, Nassogne et Somme-Leuze.
- Sur Nassogne, la pratique du vélo est plus développée que dans les autres communes ou par rapport à la moyenne régionale
- Pour les écoles secondaires, on constate une fréquentation élevée du TEC. Par contre la voiture représente la majorité des déplacements pour les écoles secondaires de Durbuy et Rochefort
- Des aménagements spécifiques existent aux abords de la plupart des écoles.

SPW

Communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux, Rochefort et Somme-Leuze

4 Transports publics

4.1 Le réseau TEC

4.1.1 Offre générale

Le réseau TEC de l'étude s'étend sur deux provinces : à l'ouest, il se déploie sur les communes de Rochefort et de Somme-Leuze en province de Namur, à l'est sur les communes de Marche-en-Famenne, Durbuy, Erezée, Hotton, Nassogne et Rendoux qui se trouvent dans la province de Luxembourg.

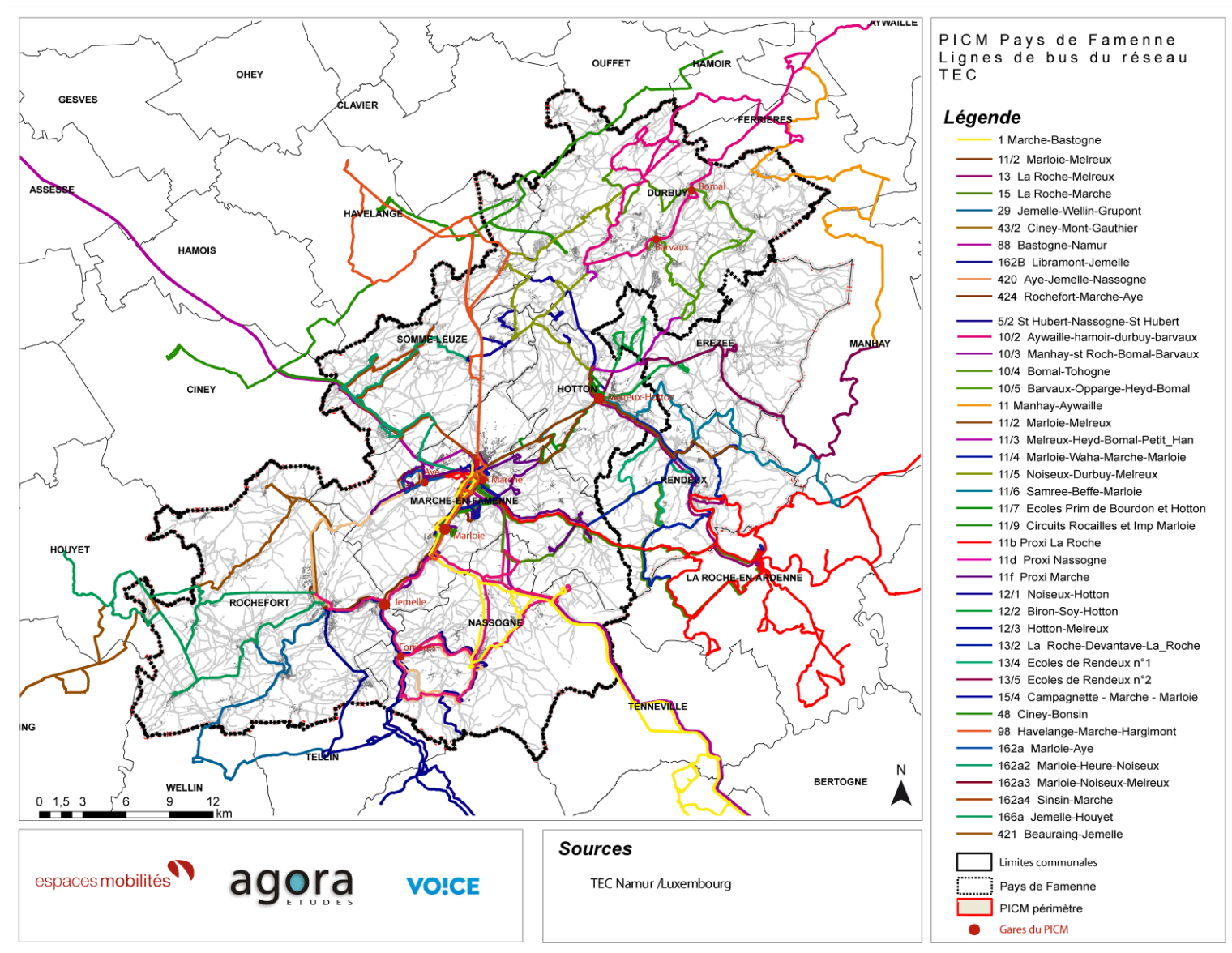
Toutes les communes sont desservies par le réseau TEC Namur-Luxembourg sauf Durbuy qui combine les réseaux TEC de Liège-Verviers et de Namur-Luxembourg.

Sur les **47 lignes de bus** desservant le territoire, seules trois lignes (65d, 96 et 99) sont exploitées par le réseau TEC Liège-Verviers.

Outre le réseau TEC, les communes proposent divers services de transport de proximité, tel le **Proxibus** qui facilite la mobilité interne vers les différents pôles économiques, administratifs et touristiques.

La carte suivante indique les parcours des différentes lignes de bus TEC desservant les huit communes du PICM. Elle indique clairement un pôle principal de desserte TEC centré sur Marche-en-Famenne (Marloie et Marche) et deux autres pôles secondaires, Rochefort (Jemelle et Rochefort Gare) et Hotton-Melreux qui centralisent de nombreuses lignes. Hors territoire, La-Roche-en-Ardenne constitue aussi un point de regroupement, et la vallée de l'Ourthe est un axe plus densément desservi, entre La-Roche et Hotton-Melreux.

Une seule ligne rapide (ligne 88 Bastogne-Namur) dessert le territoire de Marche en Famenne et celui de Nassogne (Bande) via la N4.



Carte 21 : Offre du réseau de bus du Pays de Famenne Sources : TEC Namur-Luxembourg

NB : Ne sont pas représentées ci-dessus les lignes de bus scolaires 62, 63, 64, 65, le Proxibus de Durbuy ainsi que les trois lignes scolaires du réseau TEC Liège-Verviers.

4.1.2 Caractérisation des lignes de bus

4.1.2.1 *Desserte territoriale*

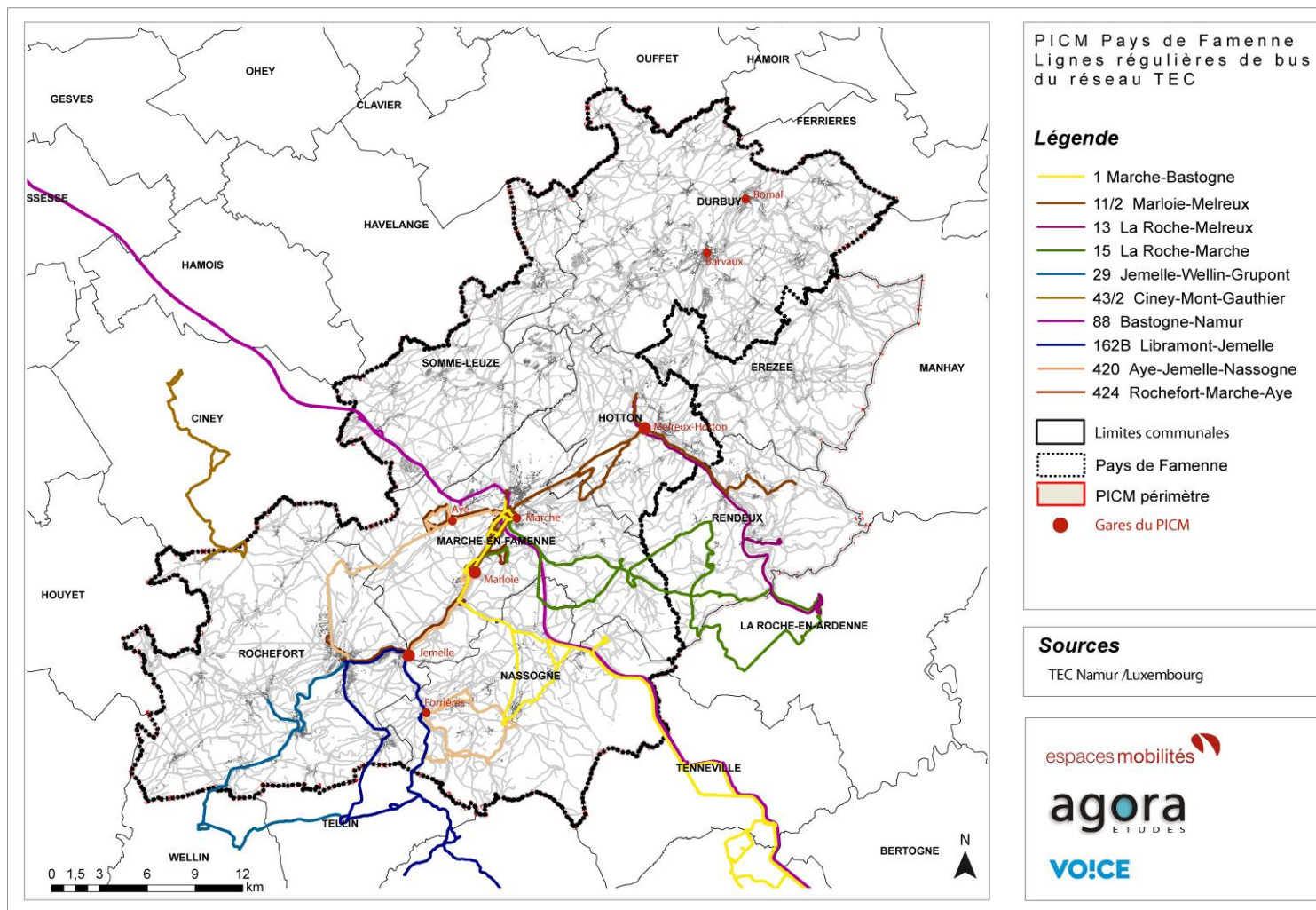
Le réseau présente une certaine complexité dans la desserte territoriale, il oscille entre une desserte fine des villages et des liaisons entre les pôles internes principaux (Marche-en-Famenne, Rochefort) et des liaisons vers des pôles externes comme Namur.

Le réseau est largement orienté vers la desserte du pôle urbain de Marche-en-Famenne. En effet, beaucoup de lignes de bus passant sur le territoire y convergent.

La majorité du territoire est desservie par **une offre régulière et scolaire**. Les fréquences des bus sont les plus importantes le matin et en fin de journée. Les lignes régulières présentent une desserte sur l'ensemble de la journée.

Aux heures creuses et autour de midi, l'offre n'est pas significative même pour les lignes régulières. Il faut cependant prendre en compte qu'il s'agit de territoires ruraux avec généralement de faibles densités de population et d'activités, qui ne justifient pas une densité de service très importante tout au long de la journée.

4.1.2.2 Desserte des lignes de bus régulières



Carte 22 : Offre des lignes de bus régulières du réseau
Sources : TEC Namur-Luxembourg

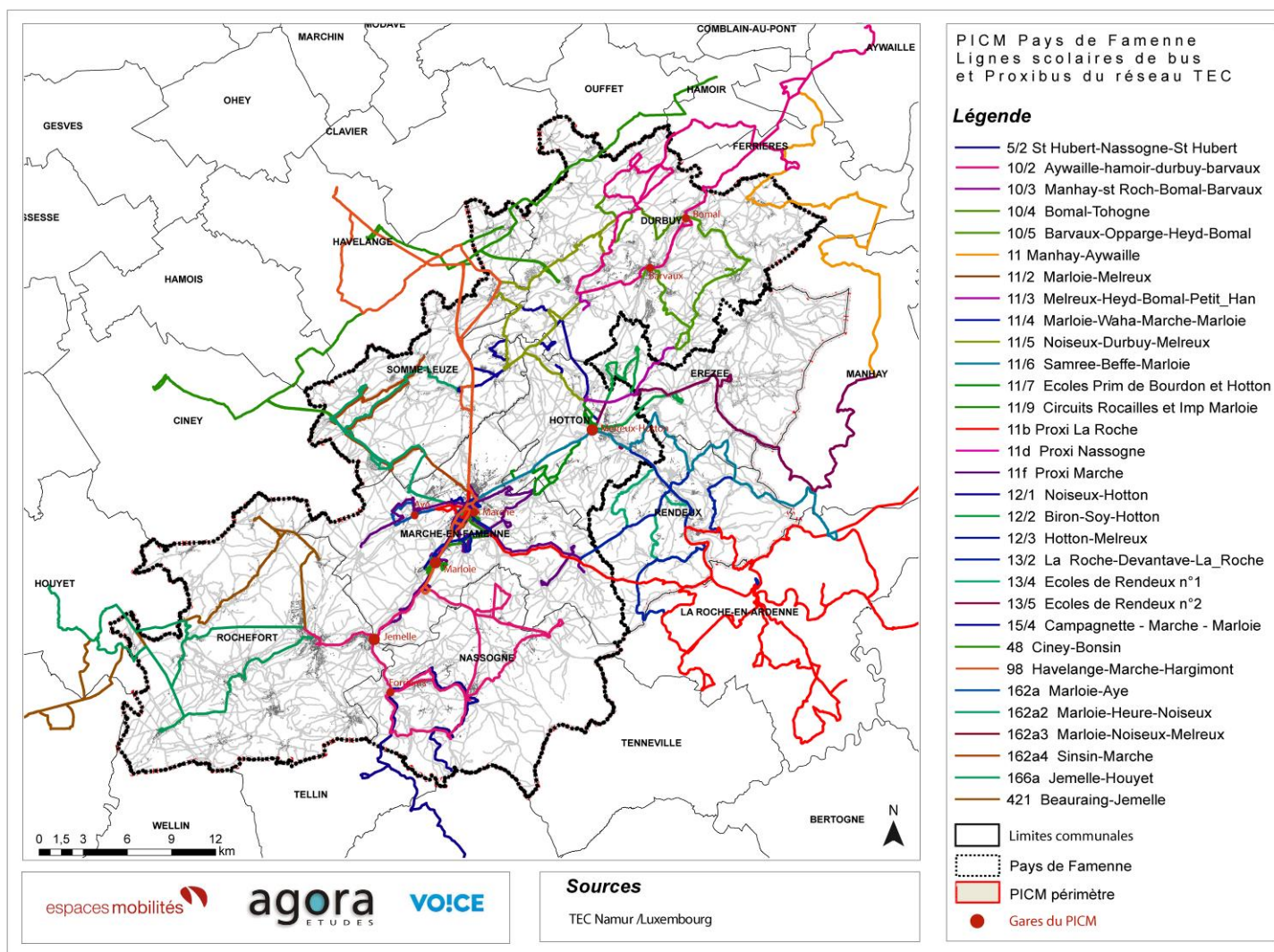
Les communes de Durbuy, Somme-Leuze et Erezée ne sont desservies par aucune ligne régulière de bus. Cependant, la ville de Durbuy est desservie par le train depuis les gares de Barvaux et de Bomal qui sont connectées par un Proxibus.

Le réseau de bus n'offre que peu de dessertes de commune à commune excepté entre Rendeux et Hotton, Nassogne et Rochefort et le rabattement vers le pôle de Marche-en-Famenne.

Les lignes de bus régulières se concentrent dans la partie sud du territoire (plus densément habitée) et rejoignent principalement les trois pôles internes (Marloie / Marche, Hotton-Melreux et Jemelle / Rochefort).

Sur 47 lignes, seulement dix (1, 11-2, 13, 15, 29, 43-2, 88, 162b, 420 et 424) peuvent être considérées comme régulières avec des fréquences de passages moyennes ou relativement hautes excepté pour la ligne 88. Ces lignes proposent une desserte tout au long de la journée avec des variantes locales qui permettent de desservir certains villages.

4.1.2.3 Desserte des lignes scolaires



Carte 23 : Offre des lignes de bus scolaires du réseau
Sources : TEC Namur-Luxembourg

La desserte scolaire est importante et s'étend sur tout le territoire mais avec des fréquences de passages aux horaires adaptés aux rythmes scolaires. Le tableau suivant indique le type et la nature de chaque ligne.

On entend par *"Fixe"*, une ligne qui suit un trajet fixe avec la possibilité que certains arrêts ne soient pas desservis.

On entend par *"Variantes locales"*, une ligne qui suit un trajet comprenant certains services avec des variantes légères (desserte de villages...).

On entend par *"régulière"*, une ligne qui présente une desserte régulière tout au long de la journée ainsi qu'au moins un des deux jours du week-end et durant les vacances scolaires.

On entend par *"scolaire"*, une ligne qui présente une desserte aux horaires scolaires avec un voire deux passages uniquement le matin, le midi, le soir et un passage supplémentaire le mercredi midi. Elle ne circule ni le week-end ni durant les vacances scolaires.

Les données des tableaux suivants sont tirées du site internet du réseau TEC. Elles se basent sur un service proposé à la même date du 10 septembre 2012.

Réseau TEC Namur-Luxembourg

| N° ligne | Dénomination | Localités du PICM desservies | Type de ligne | Nature du trajet |
|----------|--|-------------------------------|------------------------|-------------------|
| 1 | Marche-en-Famenne - Bastogne | Marche / Nassogne | Régulière | Variantes locales |
| 5 / 2 | Saint-Hubert - Nassogne-Saint-Hubert | Nassogne | Scolaire | Fixe |
| 10 / 2 | Aywaille - Hamoir - Durbuy - Barvaux - Bomal | Durbuy | Scolaire | Fixe |
| 10 / 3 | Manhay - St Roch - Bomal - Barvaux | Durbuy | Scolaire | Fixe |
| 10 / 4 | Bomal - Tohogne | Durbuy | Scolaire | Fixe |
| 10 / 5 | Barvaux - Oppagne - Heyd - Bomal | Durbuy | Scolaire | Fixe |
| 11 | Manhay - Melreux | Hotton / Erezée | Scolaire (et vacances) | Fixe |
| 11a | Proxibus de Durbuy | Durbuy | Bus local | |
| 11d | Proxibus Nassogne | Marche / Nassogne / Rochefort | Bus local | |
| 11f | Proxibus Marche | Marche | Bus local | |
| 11 / 2 | Marloie-Melreux | Marche / Rendeux / Hotton | Régulière | Variantes locales |
| 11 / 3 | Melreux - Heyd - Bomal - Petit Han | Durbuy / Hotton | Scolaire | Fixe |
| 11 / 4 | Marloie-Waha-Marche-Marloie | Marche | Scolaire (et vacances) | Fixe |
| 11 / 5 | Noiseux - Durbuy - Melreux | Durbuy / Hotton / Somme-Leuze | Scolaire | Variantes locales |
| 11 / 6 | Samrée – Beffe - Marloie | Marche / Hotton / Erezée | Scolaire (et vacances) | Fixe |
| 11 / 7 | Circuit des écoles de Bourdon et Hotton (Marche-Melreux) | Marche / Hotton | Scolaire | Fixe |
| 11 / 9 | Circuit des Rocailles et IMP de Marloie | Marche | Scolaire | Variantes locales |

| N° ligne | Dénomination | Localités du PICM desservies | Type de ligne | Nature du trajet |
|----------|--|------------------------------------|------------------------|----------------------------|
| 12 / 1 | Noiseux-Hotton | Durbuy / Hotton / Somme-Leuze | Scolaire | Fixe |
| 12 / 2 | Biron - Ny - Soy - Hotton | Hotton / Erezée | Scolaire | Fixe |
| 12 / 3 | Hotton (Centre de réfugiés) - Melreux (Gare) | Hotton | Scolaire (et vacances) | Fixe |
| 13 | La Roche-Melreux | Rendeux / Hotton | Régulière | Fixe |
| 13 / 2 | La Roche - Devantave - La Roche | Rendeux / Hotton / Erezée / Marche | Scolaire | Fixe |
| 13 / 4 | Circuit n°1 des écoles de Rendeux | Rendeux | Scolaire | Fixe |
| 13 / 5 | Circuit n°2 des écoles de Rendeux | Rendeux / Hotton / Erezée | Scolaire | Fixe |
| 15 | La Roche-Lignièrès-Marche-Marloie | Marche / Rendeux / Nassogne | Régulière | Variantes locales |
| 15 / 4 | Campagnette – Marche - Marloie | Marche | Scolaire | Variantes locales |
| 29 | Jemelle - Wellin – Grupont (Jemelle) | Rochefort | Régulière | Variantes locales |
| 43 / 2 | Ciney - Mont-Gauthier | Rochefort | Régulière | Fixe |
| 48 | Ciney - Bonsin | Somme-Leuze | Scolaire (et vacances) | Fixe |
| 62 | Rochefort-Tellin-Grupont-Mirwart | Nassogne / Rochefort | Scolaire (et vacances) | Variantes locales |
| 63 | Waharday - Chéoux - Rendeux | Rendeux | Scolaire | Fixe |
| 64 | Circuit scolaire des écoles d'Amonines | Erezée | Scolaire | Fixe |
| 65 | Circuit scolaire des écoles de Rendeux | Rendeux | Scolaire | Fixe |
| 88 | Bastogne – Namur | Marche / Nassogne / Somme-Leuze | Régulière EXPRESS | Fixe |
| 98 | Havelange-Marche | Marche / Somme-Leuze | Scolaire (et vacances) | Variantes locales |
| 162a | Marloie-Aye | Marche | Scolaire (et vacances) | Fixe |
| 162a / 2 | Marloie-Heure-Noiseux | Marche / Somme-Leuze | Scolaire (et vacances) | Variante locale de la 162a |
| 163a / 3 | Marloie - Noiseux - Melreux | Marche / Hotton / Somme-Leuze | Scolaire (et vacances) | Variante locale de la 162a |
| 162a / 4 | Sinsin - Marche | Marche / Somme-Leuze | Scolaire | Variante locale de la 162a |
| 162b | Libramont-Jemelle | Nassogne / Rochefort | Régulière | Variantes locales |
| 166a | Jemelle-Houyet | Rochefort | Scolaire (et vacances) | Variantes locales |
| 420 | Aye-Jemelle-Nassogne | Marche / Nassogne / Rochefort | Régulière | Variantes locales |
| 421 | Beauraing-Jemelle | Rochefort | Scolaire (et vacances) | Fixe |
| 424 | Rochefort-Marche-Aye | Marche / Rochefort | Régulière | Variantes locales |

| N° ligne | Dénomination | Localités du PICM desservies | Type de ligne | Nature du trajet |
|----------------------------------|---|------------------------------|---------------|------------------|
| Réseau TEC Liège-Verviers | | | | |
| 65d | Barvaux-Bomal-Aywaille-La Reid | Durbuy | Scolaire | Fixe |
| 96 | Terwagne – Clavier - Les Avins – Ocquier - Ouffet | Durbuy / Somme-Leuze | Scolaire | Fixe |
| 99 ⁵ | Ocquier - Durbuy - Barvaux - Bomal | Durbuy / Somme-Leuze | Scolaire | Fixe |

Tableau 22 : Type et nature des lignes de bus du PICM
Sources : TEC Namur-Luxembourg / Liège-Verviers

4.1.2.4 Horaires et cadencement

▪ Lignes régulières

Dans l'ensemble et en comparaison avec d'autres territoires plus densément peuplés, l'offre est plutôt clairsemée car seule la ligne régulière 424 reliant Rochefort à Marche propose une cadence soutenue avec un passage toutes les heures environ tout au long de la journée.

La ligne régulière 420 connaît une offre qui peut être considérée comme convenable avec une cadence relativement bonne, quasiment toutes les heures, le matin et le soir mais elle propose des horaires moins réguliers autour de midi.

Les lignes 13 et 15 et 29 ont aussi un cadencement toutes les une à deux heures en moyenne mais avec moins de passages que les lignes précédentes (8 maximum) et peu de passages autour de midi et des temps d'attente entre certains bus pouvant aller de 30 min à 3h30. Ces lignes s'adaptent aux rythmes scolaires en semaine.

Les autres lignes régulières 1, 11 / 2, 162b et 88 (ligne express) proposent un cadencement faible ou moyen et très irrégulier tout au long de la journée. Ce sont plutôt des lignes au long cours. L'offre y est clairement ciblée sur une demande identifiée, et cela exclut un service cadencé au long de la journée. Elles répondent toutefois à une demande diversifiée et ne peuvent être qualifiées en service scolaire.

▪ Lignes scolaires

Les lignes uniquement scolaires se caractérisent dans l'ensemble par un trajet ALLER le matin et deux (voire trois) trajets RETOUR (un à midi et un (voire deux) l'après-midi). Parmi ces lignes, certaines (11 / 4, 62, 162a, 421) adoptent le même profil d'offre avec un ou deux trajets en plus pour l'une des périodes du matin, du midi ou du soir.

La ligne de bus scolaire 166a se démarque des autres par sa haute fréquence de passage. Elle propose 17 trajets par jour de Rochefort gare à Jemelle et 13 dans l'autre sens avec un cadencement régulier toutes les heures environ tout au long de la journée.

▪ Ramassages scolaires

Lorsque les écoliers n'ont pas de ligne régulière des TEC près de leur domicile, ils peuvent bénéficier de ce qu'on appelle le « transport de carence ». Une demande est adressée via l'école. Certains circuits sont organisés sur le périmètre du PICM notamment à Rendeux.

⁵ Cette ligne fait partie du TEC-Namur-Luxembourg mais le dépôt de bus est à Warzée (Liège).

4.1.2.5 Fréquences

Le tableau de synthèse suivant indique le nombre de passages, par sens, de chaque ligne en fonction du trajet emprunté et du jour.

On entend par « faible fréquence », une ligne qui présente une desserte à faible et variable fréquence (1 à 4 passages par jours ouvrables), « moyenne fréquence », une ligne qui affiche 5 à 8 dessertes par jours ouvrables et « relative haute fréquence », une ligne qui présente une desserte à hautes et variables fréquences (9 et plus de dessertes par jours ouvrables) suivant les horaires et la période.

La valeur des fréquences représente une moyenne du nombre de passages de la ligne en prenant un des arrêts principaux comme référence (gares ou arrêt de départ ou d'arrivée) qui connaît le plus de passage en fonction du jour et de la période.

L'analyse des fréquences nous permet de faire les remarques suivantes :

- **En semaine (période scolaire)**

La desserte en bus est la plus importante la semaine avec le plus grand nombre de trajets effectués afin de desservir les pôles générateurs de déplacements (établissements scolaires, parcs d'activités, commerces...).

La ligne 424 qui relie Marche-en-Famenne à Rochefort (via la N86) se distingue des autres lignes par sa fréquence **relativement importante** qui doit répondre aux flux de travailleurs et scolaires entre ces deux villes en desservant un couloir plus densément urbanisé.

Les autres lignes du territoire ont une desserte scolaire adaptée aux horaires des écoles avec une fréquence faible à moyenne.

Seulement 5% des lignes (166a, 420 et 424) ont une fréquence de passage considérée comme haute (dans ce PICM) alors que 75% des lignes ont une fréquence faible et répondent donc à une demande ciblée.

- **En période de congés scolaire**

En période de congés scolaires, l'offre des lignes régulières est légèrement diminuée. Seulement un peu plus du tiers des lignes scolaires propose une offre durant les congés comparable à celle de la semaine c'est-à-dire 1 à 2 passages dans la journée.

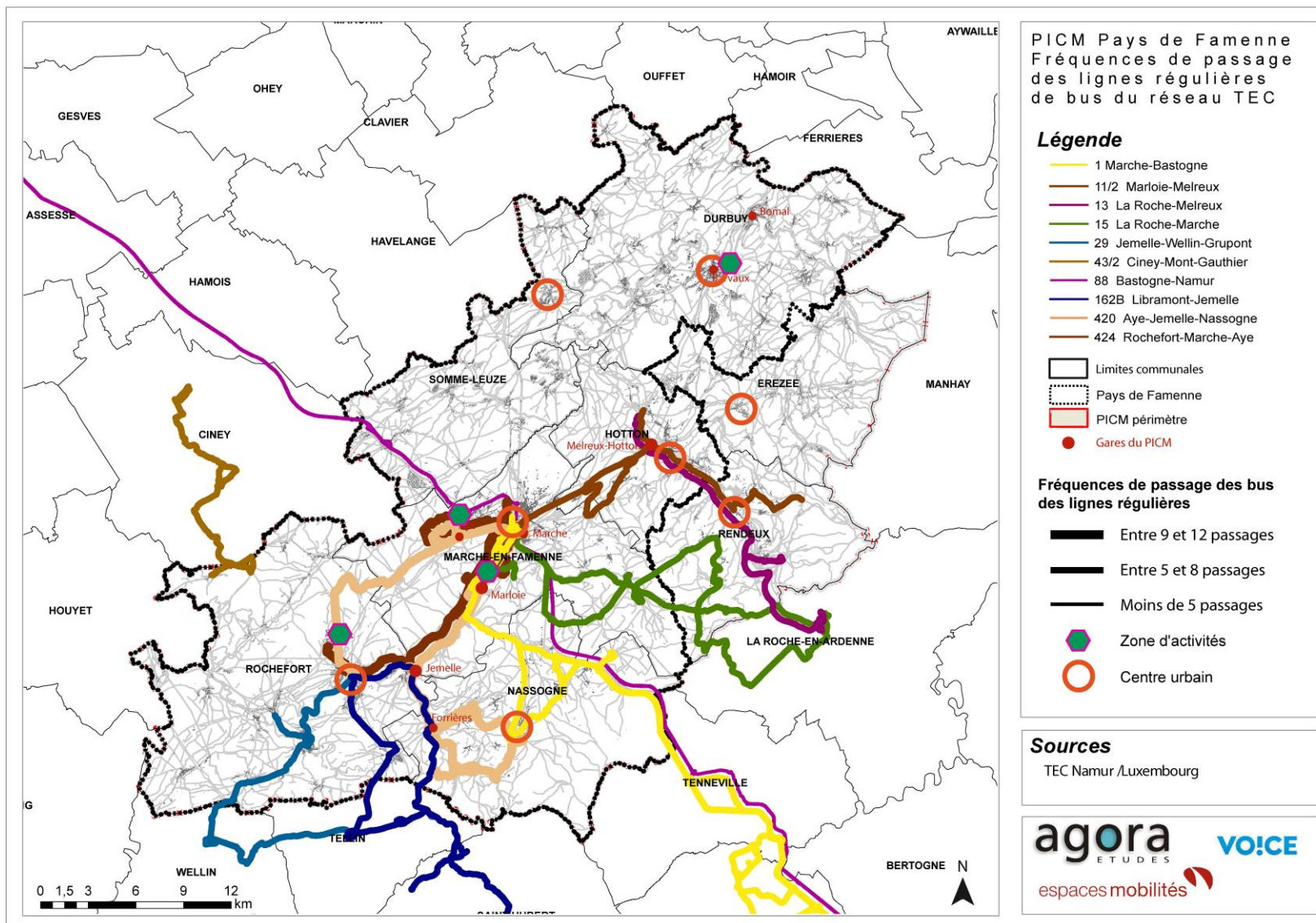
- **Les week-ends**

Les lignes régulières 1, 11 / 2, 43 / 2, 88, 420 et 424 voient leur fréquence de passages nettement diminuée et/ou ne passent qu'un seul jour dans le week-end. A nouveau, la clientèle est ciblée, et l'offre rencontre la demande identifiée.

Seules les lignes 13 et 162b circulent le samedi et le dimanche à fréquence un peu plus réduite que la semaine. La particularité de la ligne 29 est qu'elle propose plus de passages le week-end qu'en semaine mais avec une desserte très réduite, se limitant à Rochefort et Wellin. Ainsi, les habitants des communes d'Hotton, Rendeux et Rochefort disposent d'une desserte TEC satisfaisante le weekend permettant de se rendre dans les pôles commerciaux situés à proximité.

| N° | Dénomination | Fréquence | Nombre de passages par jours ouvrables | Sam edi | Dima n- che cong | és scola ires |
|--------|--|-----------|--|------------|---------------------------|---------------------|
| 1 | Marche-en-Famenne - Bastogne | Moyenne | 7 (Marloie gare) | - | 2 | 6 |
| 5 / 2 | Saint-Hubert - Nassogne-Saint-Hubert | Faible | 1 | - | - | - |
| 10 / 2 | Aywaille - Hamoir - Durbuy - Barvaux - Bomal | Faible | 2 (Aywaille) | - | - | - |
| 10 / 3 | Manhay - St Roch - Bomal - Barvaux | Faible | 1 | - | - | - |
| 10 / 4 | Bomal - Tohogne | Faible | 1 | - | - | - |
| 10 / 5 | Barvaux - Oppagne - Heyd - Bomal | Faible | 1 | - | - | - |
| 11 | Manhay - Melreux | Faible | 2 (Melreux) | - | - | 2 |
| 11 / 2 | Marloie-Melreux | Moyenne | 8 (Marloie gare) | 1 | 1 | 6 |
| 11 / 3 | Melreux - Heyd - Bomal - Petit Han | Faible | 1 | - | - | - |
| 11 / 4 | Melreux - Heyd - Bomal - Petit Han | Faible | 4 (Marloie gare) | - | - | 4 |
| 11 / 5 | Noiseux - Durbuy - Melreux | Faible | 2 | - | - | - |
| 11 / 6 | Samrée-Beffe-Marloie | Faible | 1 | - | - | 1 |
| 11 / 7 | Circuit des écoles de Bourdon et Hotton (Marche-Melreux) | Faible | 1 | - | - | - |
| 11 / 9 | Circuit des Rocailles et IMP de Marloie | Faible | 2 | - | - | - |
| 11a | <i>Proxibus Durbuy</i> | Faible | 1 | - | 1 | 1 |
| 11d | <i>Proxibus Nassogne</i> | Faible | 1 | - | - | 1 |
| 11f | <i>Proxibus Marche</i> | Faible | 1 | - | - | 1 |
| 12 / 1 | Circuit des écoles Noiseux-Hotton | Faible | 1 | - | - | - |
| 12 / 2 | Biron - Ny - Soy - Hotton | Faible | 1 | - | - | - |
| 12 / 3 | Hotton (Centre de réfugiés) - Melreux (Gare) | Faible | 2 | - | - | 1 |
| 13 | La Roche-Melreux | Moyenne | 8 (Melreux gare) | 6 | 5 | 8 |
| 13 / 2 | La Roche - Devantave - La Roche | Faible | 1 | - | - | - |
| 13 / 4 | Circuit n°1 des écoles de Rendeux | Faible | 1 | - | - | - |
| 13 / 5 | Circuit n°2 des écoles de Rendeux | Faible | 1 | - | - | - |
| 15 | La Roche-Lignièrès-Marche-Marloie | Moyenne | 8 (Marloie Gare) | 2 | 4 | 7 |
| 15 / 4 | Campagnette-Marche-Marloie | Faible | 1 | - | - | - |
| 29 | Jemelle - Wellin - Grupont | Moyenne | 8 (Jemelle gare) | 10 | 9 | 9 |
| 43 / 2 | Ciney - Mont-Gauthier | Moyenne | 6 | 3 | - | 4 |
| 48 | Ciney - Bonsin | Faible | 2 | - | - | 2 |
| 62 | Rochefort-Tellin-Grupont-Mirwart | Faible | 4 | - | - | 2 |
| 63 | <i>Waharday - Cheoux - Rendeux</i> | Faible | 1 | - | - | - |
| 64 | <i>Circuit scolaire des écoles d'Amonines</i> | Faible | 1 | - | - | - |
| 65 | <i>Circuit scolaire des écoles de Rendeux</i> | Faible | 1 | - | - | - |
| 88 | Bastogne - Namur | Faible | 3 | - | 1 | 3 |
| 98 | Havelange-Marche | Faible | 2 | - | - | 2 |
| 162a | Marloie-Aye | Faible | 5 | - | - | 5 |
| 162a2 | Marloie-Heure-Noiseux | Faible | 1 | - | - | 1 |
| 162a3 | Marloie - Noiseux - Melreux | Faible | 1 | - | - | 1 |
| 162a4 | Sinsin - Marche | Faible | 1 | - | - | 1 |
| 162b | Libramont-Jemelle | Moyenne | 5 (Jemelle gare) 11 (Libramont) | 5 | 6 | 4 11 |
| 166a | Jemelle-Houyet | Moyenne | 12 (Jemelle gare) | - | - | 14 |
| 420 | Aye-Jemelle-Nassogne | Haute | 11 (Jemelle g.) | 3 | - | 10 |
| 421 | Beauraing-Jemelle (Beauraing) | Moyenne | 4 | - | - | 2 |
| 424 | Rochefort-Marche-Aye | Haute | 12 (Rochefort g.) | 4 | - | 12 |
| 65d | Barvaux-Bomal-Aywaille-La Reid | Faible | 1 | - | - | - |
| 96 | Terwagne-Clavier-Les | Faible | 1 | - | - | - |
| 99 | Ocquier - Durbuy - Barvaux - Bomal | Faible | 1 | - | - | - |

Tableau 23 : Fréquence de passage des bus par jour et par sens
Sources : **TEC Liège-Verviers** / **TEC Namur -Luxembourg**



Carte 24 : Fréquence des lignes de bus par sens en jour ouvrable Sources : TEC Liège-Verviers / TEC Namur-Luxembourg

4.2 Temps de parcours

La durée de trajet est un facteur qui influence l'usage du bus. Les temps de parcours sur quelques liaisons principales (prises à partir de lieux stratégiques : gares intermodales, centres) sont les suivants, comparés à la voiture :

| | Durbuy (Barvaux) | Somme-Leuze | Erezée | Nassogne (Place communale) | Rochefort (Jemelle) | Rendeux (Haut) | Marche (Marloie) | Hotton (Melreux) |
|----------------------------|------------------|-------------|--------|----------------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|
| Namur (Gare des bus) | | | | | | | 44 min 39 min | |
| Hotton (Melreux) | | | | | | 12 min 10 min | 26 min 22 min | |
| Marche (Marloie) | | | | 11 min 11 min | 12min 10 min | | | |
| Rendeux (Haut) | | | | | | | | |
| Rochefort (Jemelle) | | | | 14 min 11 min | | | | |
| Nassogne (Place communale) | | | | | | | | |
| Erezée | | | | | | | | |
| Somme-Leuze | | | | | | | | |

Tableau 24 : Comparatif des temps de parcours entre les bus et la voiture
Sources : TEC Namur-Luxembourg / TEC Liège-Verviers, <http://fr-be.mappy.com>

| | |
|--------|---|
| 11 min | Temps de parcours minimal des lignes de bus régulières possédant une liaison directe entre communes |
| 14 min | |
| | Bus plus performant que la voiture |
| | Temps de parcours bus / voiture ± équivalent |
| | Bus moins performant que la voiture |

Le constat que la voiture individuelle est généralement plus rapide que le bus n'étonnera personne. La voiture n'effectue pas d'arrêts intermédiaires, et est un véhicule plus léger et plus maniable.

Tenant compte de l'imprécision de la méthode, on doit souligner que les bus se tirent très honorablement de cette comparaison toutefois un peu artificielle. L'utilisateur régulier du bus qui connaît son horaire et habite près d'un arrêt perd fort peu de temps, voire parfois pas de temps du tout sur les liaisons examinées au moyen des planificateurs de trajet.

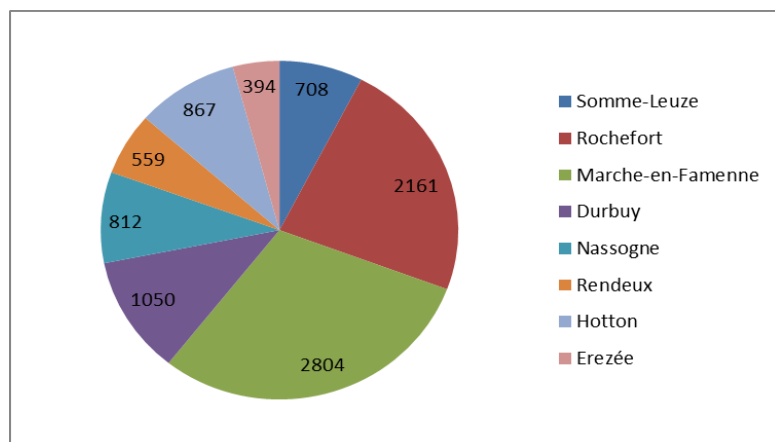
Par exemple les déplacements de Nassogne vers Marche ou Marloie n'entraînent que 3 minutes de temps supplémentaire, ou bien la liaison en bus express 88 de Marche vers la gare de Namur s'effectue en 44 min soit à peine 5 de plus que la voiture individuelle (le train permettant quant à lui un trajet encore plus rapide en 36 minutes depuis la gare de Marloie).

On peut considérer les quelques extraits du tableau comme un indice de performance très honorable pour les TEC. Pour l'utilisateur qui peut se relaxer ou travailler pendant son trajet, les quelques minutes de perdues ne sont pas d'une grande importance, alors que l'automobiliste aura le stress de la conduite et l'obligation de rechercher une place de parking à destination.

Mais cela ne veut malheureusement pas dire que les TEC offrent une relation rapide de point à point sur tout le territoire, ce serait parfaitement impossible. Il faut comparer ce qui est comparable, et la voiture reste une solution individuelle qui sera « sur mesure » et donc souvent plus performante, du fait de l'absence de contraintes de type horaire / correspondances / obligation de rejoindre une halte ou point d'arrêt.

Par contre le voyageur pour lequel le domicile et la destination se situent tous deux suffisamment près d'une même ligne bénéficiera de services de relativement bonne qualité, s'il dispose d'horaires de travail ou d'école pas trop éloignés des horaires de passage des bus.

4.2.1 Fréquentation des lignes

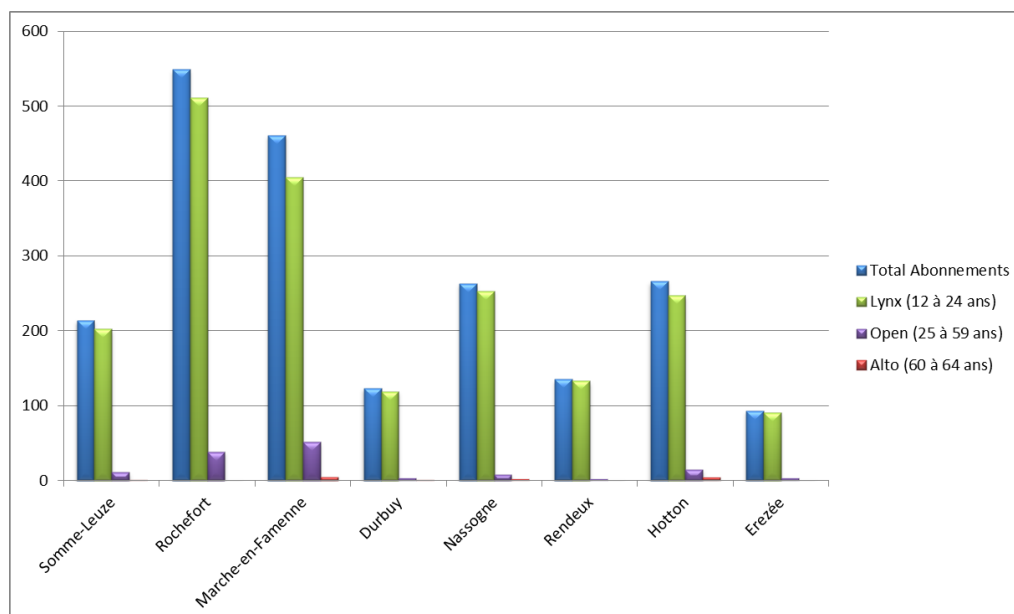


Nombre d'abonnements souscrits par commune en 2012

Sur l'ensemble du territoire étudié, 9 355 abonnements TEC Namur / Luxembourg ont été souscrits en 2012. Ainsi, environ **15% de la population totale** du territoire étudié bénéficie d'un abonnement.

Le nombre d'abonnements TEC est le plus important dans les communes de Marche-en-Famenne (2804 abonnements) et de Rochefort (2161 abonnements) mais la proportion du nombre d'abonnés par rapport à la population totale de chaque commune est la plus importante à Rendeux (23%), Rochefort (17,6%), puis Hotton (16,8%) contre (16,3%) à Marche-en-Famenne. La commune qui connaît **le moins d'abonnés** au regard de sa population totale est la commune de Durbuy (9,5%). Ceci s'explique en partie par le fait qu'aucune ligne régulière de bus ne dessert le territoire.

Les graphiques ci-après représentent le nombre d'abonnements par commune selon le type d'abonnement (gratuit ou payant) et les tranches d'âges concernés durant l'année 2012.

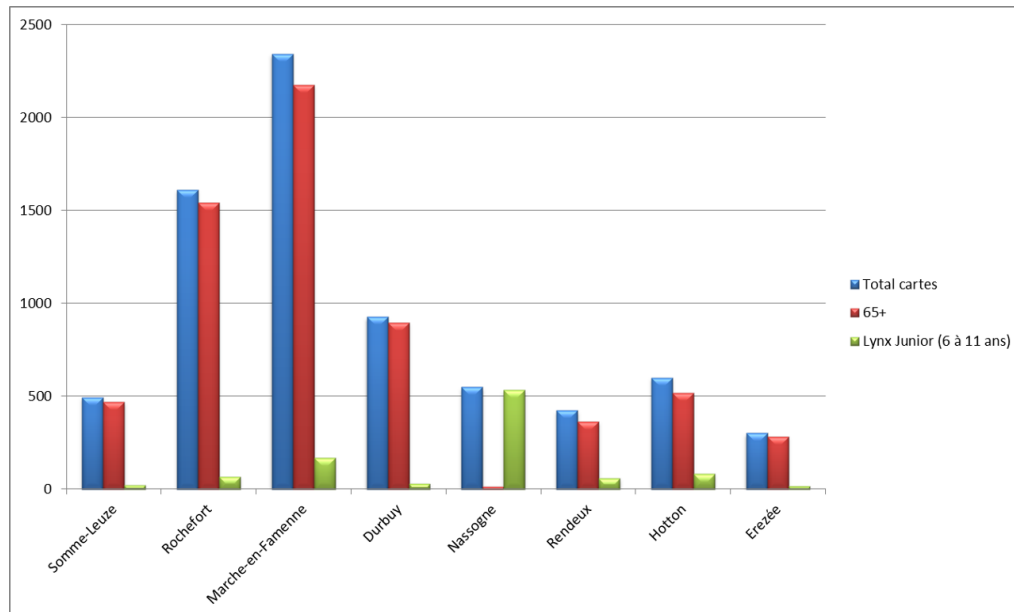


Abonnements payants souscrits dans chaque commune et par tranche d'âge

Sur l'ensemble du territoire étudié, 2104 abonnements payants ont été contractés en 2012.

Ce graphique met en évidence que sur l'ensemble du territoire étudié, la majorité des abonnements payants sont souscrits par des jeunes de 12 à 24 ans.

Outre le fait que les jeunes de 12 à 24 ans inscrits dans un établissement d'enseignement organisé ou subventionné par la Région Wallonne bénéficient d'une réduction de 50% sur le prix de leur abonnement, la raison majeure est que **le bus est dans la région du Pays de Famenne l'une des seules solutions de transport autonome pour les jeunes ne disposant pas encore de voiture et/ou du droit de conduire.**



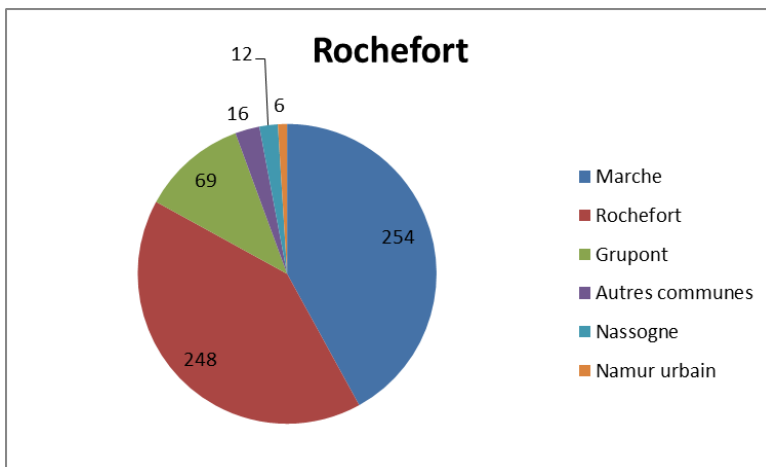
Abonnements gratuits souscrits dans chaque commune et par tranche d'âge en 2012

Sur l'ensemble du territoire étudié, les trois quarts des abonnements souscrits (7251) sont gratuits (en 2012) et ils bénéficient principalement aux personnes de plus de 65 ans.

L'effet de la mesure tarifaire 2013 (36 EUR / an pour les plus de 65 ans) n'est pas encore déterminé, mais on peut imaginer que seuls ceux qui utilisent le bus plus que quelques fois par an souscriront un abonnement.

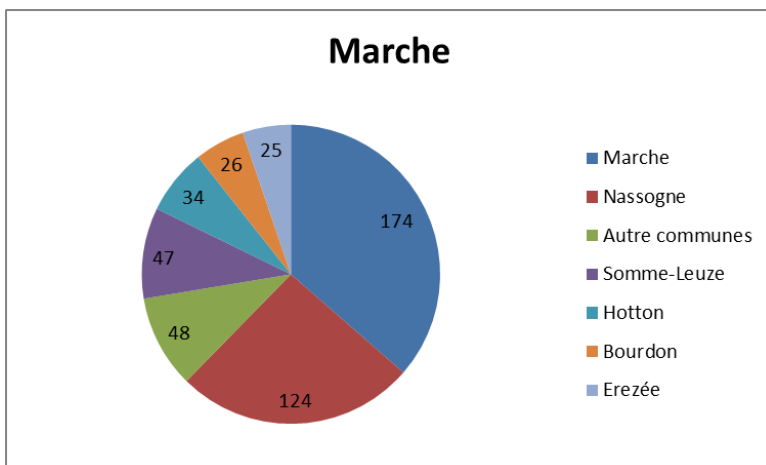
Les communes dans lesquels ont été souscrits le plus grand nombre d'abonnements gratuits sont Marche-en-Famenne (2343) et Rochefort (1612). Cependant, on constate la même proportion d'abonnements souscrits dans ces deux communes par rapport à leur population totale (environ 13%). Rendoux est la commune où la proportion d'abonnements gratuits souscrits par rapport à la population totale de la commune est la plus importante (c'est la commune la plus isolée parmi les 8 étudiées), Durbuy là où la part est la plus faible (et qui n'a pas de service de bus régulier).

Les graphiques ci-dessous permettent d'analyser les destinations selon les communes de départ, selon les données des abonnements payants du réseau TEC.



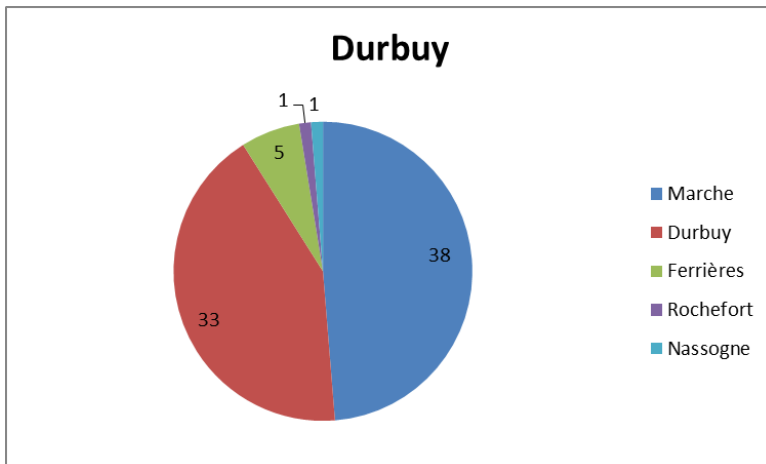
Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone de Rochefort (nombre total d'abonnements : 605)

Pour les résidents de Rochefort 254 abonnements sont utilisés pour se déplacer à l'intérieur des limites communales (40% des déplacements en bus de la zone) et 248 abonnements servent à se rendre à Marche-en-Famenne, pôle voisin d'emploi et scolaire majeur du PICM (41% des déplacements en bus de la zone).



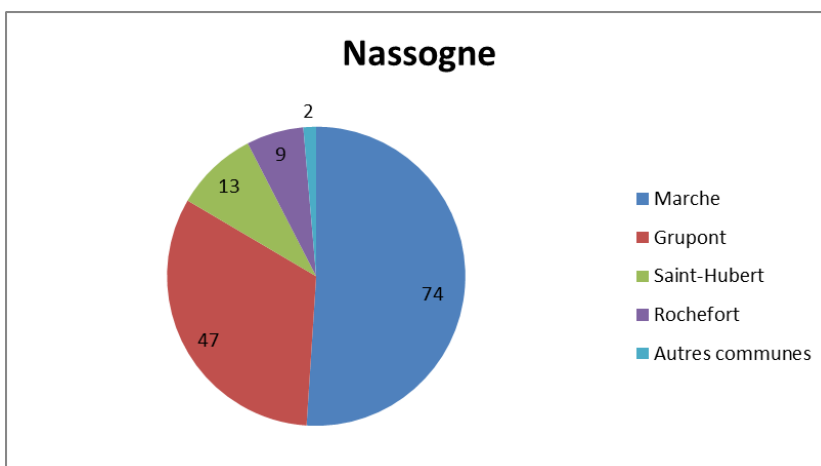
Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone de Marche-en-Famenne (nombre total d'abonnements : 478)

Le nombre d'abonnements souscrits à Marche-en-Famenne est moindre que celui de Rochefort. La majorité des déplacements dans la zone de Marche-en-Famenne ont lieu dans les limites du territoire communal (36%) puis en direction des communes limitrophes telles que Nassogne (26%) et Somme-Leuze (10%).



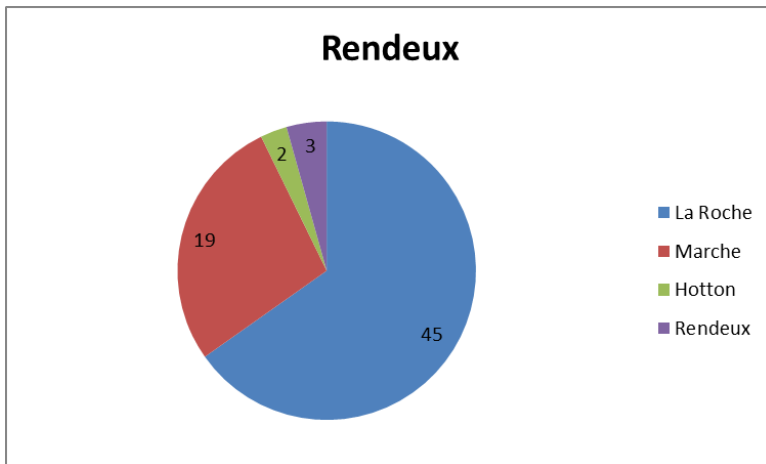
Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone de Durbuy (nombre total d'abonnements : 78)

Le nombre d'abonnements souscrits dans la commune de Durbuy au regard de la population totale est très faible comparé aux autres communes du territoire. Seulement 78 abonnements ont été souscrits en 2012. Quasiment la moitié des abonnements (38) sont utilisés pour se rendre à Marche-en-Famenne et 42% à l'intérieur du territoire communal.



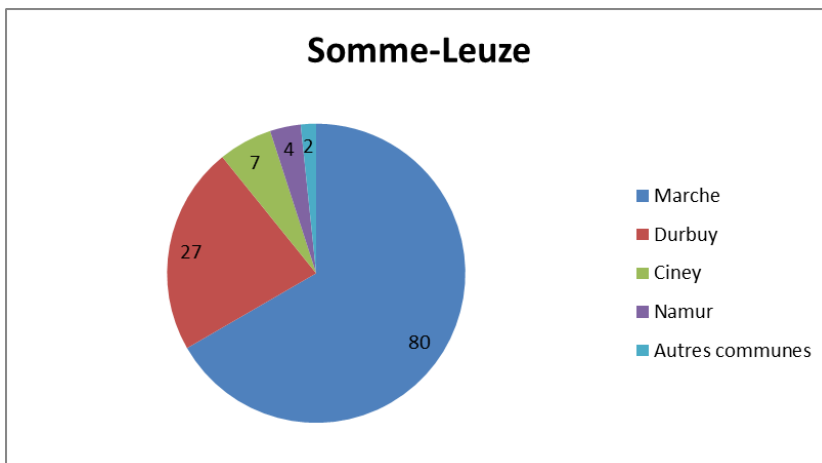
Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone de Nassogne (nombre total d'abonnements : 145)

Pour les résidents de Nassogne disposant d'un abonnement, plus de la moitié (74) sert à se rendre à Marche-en-Famenne. Ensuite, 32% des abonnements sont utilisés pour se rendre à Grupont. La plupart des autres abonnements sont utilisés pour se rendre dans les communes limitrophes (Saint-Hubert, Rochefort...)



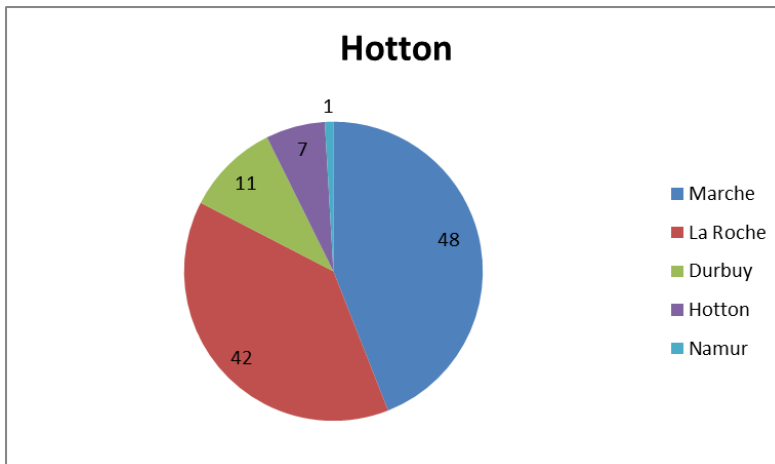
Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone de Rendeux (nombre total d'abonnements : 69)

Pour les résidents de Rendeux disposant d'un abonnement, 65% des déplacements se font en direction de La Roche-en-Ardenne. Les abonnés de cette commune sont moins tournés vers Marche-en-Famenne que les abonnés des autres communes du PICM.



Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone de Somme-Leuze (nombre total d'abonnements : 120)

Pour les résidents de la commune de Somme-Leuze, deux tiers des abonnements payants sont utilisés pour se rendre à Marche-en-Famenne et 22,5% pour se rendre à Durbuy. Quelques abonnements sont aussi utilisés pour se rendre à Ciney et à Namur.



Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone de Hotton (nombre total d'abonnements : 109)

Pour les abonnés de la commune de Hotton, 44% des déplacements en bus se font en direction de Marche-en-Famenne et 38% des déplacements en direction de La Roche-en-Ardenne.



Représentation des flux de déplacements des abonnements payants pris en 2012, dans la zone d'Erezée (nombre total d'abonnements : 47)

Pour les résidents de la commune d'Erezée ayant pris un abonnement payant, quasiment la moitié (47%) des déplacements se fait en direction de Marche-en-Famenne et 45% en direction de Durbuy.

L'étude de ces différents graphiques montre la centralité de Marche-en-Famenne comme destination privilégiée des abonnés depuis les autres communes du PICM. En effet, dans la plupart des communes, une grande part des abonnements est souscrite pour se rendre à Marche-en-Famenne. Seuls les abonnés des communes de Rendeux et d'Erezée se rendent respectivement majoritairement à La Roche-en-Ardenne et à Durbuy.

Le bus est aussi un vecteur de mobilité interne au sein des communes.

4.2.2 Intermodalité bus / train

Le tableau ci-après met l'accent sur les correspondances que le réseau de bus offre avec les gares SNCB du territoire étudié :

| N° ligne | Dénomination | Localités du PICM desservies | Jemelle | Rochefort | Marloie | Marche | Halte d'Aye | Barvaux | Bomal | Melreux | Forrières |
|----------|---|------------------------------------|---------|-----------|---------|--------|-------------|---------|-------|---------|-----------|
| 1 | Marche - en - Famenne - Bastogne | Marche / Nassogne | | | ✓ | | | | | | |
| 5 / 2 | Saint-Hubert - Nassogne - Saint-Hubert | Nassogne | | | | | | | | | ✓ |
| 10 / 2 | Aywaille - Barvaux - Bomal | Durbuy | | | | | | | | | |
| 10 / 3 | Manhay - St Roch - Bomal - Barvaux | Durbuy | | | | | | | | | |
| 10 / 4 | Bomal - Tohogne | Durbuy | | | | | | | | | |
| 10 / 5 | Barvaux - Oppagne - Heyd - Bomal | Durbuy | | | | | | | | | |
| 11 | Manhay - Melreux | Hotton / Erezée | | | | | | | | ✓ | |
| 11a | Proxibus de Durbuy | Durbuy | | | | | | ✓ | ✓ | | |
| 11d | Proxibus Nassogne | Nassogne | | | ✓ | | | | | | ✓ |
| 11f | Proxibus Marche | Marche | | | | | ✓ | | | | |
| 11 / 2 | Marloie - Melreux | Marche / Rendeux / Hotton | | | ✓ | | | | | ✓ | |
| 11 / 3 | Melreux - Heyd - Bomal - Petit Han | Durbuy / Hotton | | | | | | | | ✓ | |
| 11 / 4 | Marloie - Waha - Marche - Marloie | Marche | | | ✓ | | | | | | |
| 11 / 5 | Noiseux - Durbuy - Melreux | Durbuy / Hotton / Somme-L. | | | | | | | | ✓ | |
| 11 / 6 | Samrée - Beffe - Marloie | Marche / Hotton / Erezée | | | ✓ | | | | | | |
| 11 / 7 | Circuit des écoles de Bourdon et Hotton | Marche / Hotton | | | | | | | | ✓ | |
| 11 / 9 | Circuit des Rocailles et IMP de Marloie | Marche | | | ✓ | | | | | | |
| 12 / 1 | Noiseux - Hotton | Durbuy / Hotton / Somme-L. | | | | | | | | ✓ | |
| 12 / 2 | Biron - Ny - Soy - Hotton | Hotton / Erezée | | | | | | | | | |
| 12 / 3 | Hotton (Centre de réfugiés) | Hotton | | | | | | | | ✓ | |
| 13 | La Roche - Melreux | Rendeux / Hotton | | | | | | | | ✓ | |
| 13 / 2 | La Roche - Devantave - La Roche | Rendeux / Hotton / Erezée / Marche | | | | | | | | | |
| 13 / 4 | Circuit n°1 des écoles de Rendeux | Rendeux | | | | | | | | | |
| 13 / 5 | Circuit n°2 des écoles de Rendeux | Rendeux / Hotton / Erezée | | | | | | | | | |
| 15 | La Roche - Lignières - Marche - Marloie | Marche / Rendeux / Nassogne | | | ✓ | ✓ | | | | | |
| 15 / 4 | Campagnette - Marche - Marloie | Marche | | | ✓ | ✓ | | | | | |
| 29 | Jemelle - Wellin – Grupont (Jemelle) | Rochefort | ✓ | | | | | | | | |
| 43 / 2 | Ciney - Mont - Gauthier | Rochefort | | | | | | | | | |
| 48 | Ciney - Bonsin | Somme-Leuze | | | | | | | | | |
| 62 | Rochefort - Tellin - Grupont - Mirwart | Nassogne / Rochefort | | ✓ | | | | | | | ✓ |
| 63 | Waharday - Chéoux - Rendeux | Rendeux | | | | | | | | | |
| 64 | Circuit scolaire des écoles d'Amonines | Erezée | | | | | | | | | |
| 65 | Circuit scolaire des écoles de Rendeux | Rendeux | | | | | | | | | |
| 88 | Bastogne - Namur | Marche / Nassogne | | | | | | | | | |
| 98 | Havelange - Marche | Marche / Somme-Leuze | | | | | | | | | |
| 162a | Marloie - Aye | Marche | | | ✓ | | ✓ | | | | |
| 162a / 2 | Marloie - Heure - Noiseux | Marche / Somme-Leuze | | | ✓ | | | | | | |
| 163a / 3 | Marloie - Noiseux - Melreux | Marche / Hotton / Somme-Leuze | | | ✓ | | | | | ✓ | |
| 162a / 4 | Sinsin - Marche | Marche / Somme-Leuze | | | | | | | | | |
| 162b | Libramont - Jemelle | Nassogne / Rochefort | ✓ | ✓ | | | | | | | ✓ |
| 166a | Jemelle - Houyet | Rochefort | ✓ | ✓ | | | | | | | |

| N° ligne | Dénomination | Localités du PICM desservies | Jemelle | Rochefort | Marloie | Marche | Halte d'Aye | Barvaux | Bomal | Melreux | Forrières |
|----------|---|-------------------------------|---------|-----------|---------|--------|-------------|---------|-------|---------|-----------|
| 420 | Aye - Jemelle - Nassogne | Marche / Nassogne / Rochefort | ✓ | | ✓ | | ✓ | | | | ✓ |
| 421 | Beauraing - Jemelle | Rochefort | ✓ | ✓ | | | | | | | |
| 424 | Rochefort - Marche - Aye | Marche / Rochefort | ✓ | ✓ | | | | | | | |
| 65d | Barvaux – Bomal – Aywaille - La Reid | Durbuy | | | | | | ✓ | ✓ | | |
| 96 | Terwagne – Clavier - Les Avins - Ocquier - Ouffet | Durbuy / Somme-Leuze | | | | | | | | | |
| 99 | Ocquier - Durbuy - Barvaux - Bomal | Durbuy / Somme-Leuze | | | | | | ✓ | ✓ | | |

Tableau 25 : Correspondance TEC / SNCB
Sources : TEC Namur-Luxembourg / TEC Liège-Verviers

En résumé,

- les gares IC de Jemelle et de Marloie et Melreux-Hotton dans une moindre mesure bénéficient de points de correspondance organisés et réguliers entre le train et le bus. Ce sont des lieux d'intermodalité structurants pour le territoire.
- Marche bénéficie d'une présence conjointe de bus et de trains permettant le cas échéant des correspondances, mais la desserte ferroviaire par un seul train local par heure n'a pas un rôle structurant pour les bus, au contraire de Marloie avec des liaisons directes vers Namur, Bruxelles et Luxembourg.
- Aye, Barvaux, Bomal et Forrières sont des haltes locales pour lesquelles les correspondances bus ne sont pas un objectif de service déterminant, sauf éventuellement avec un service proxibus ou un passage occasionnel.

4.3 Autres services du réseau TEC

4.3.1 Le Proxibus

Le bus local nommé Proxibus a pour vocation l'amélioration de la mobilité dans les communes où les demandes ne peuvent être valablement rencontrées par les lignes régulières.

C'est un service de proximité organisé dans les limites communales ou vers les pôles d'intérêt immédiatement adjacents.

Les communes s'associent donc au TEC Namur-Luxembourg en offrant des possibilités de déplacement en heures creuses ce qui permet une mobilité autonome à beaucoup d'habitants n'ayant pas accès à la voiture.

- **Proxibus de la commune de Marche-en-Famenne** : transport pour PMR et/ou personnes valides

Fruit d'une collaboration active entre la commune de Marche-en-Famenne et le TEC Namur-Luxembourg, le "PROXIBUS" vise l'amélioration des déplacements dans l'entité marchoise. Ce service est opérationnel depuis le 11 septembre 2010.

Les bénéficiaires sont : tous les habitants des villages de la commune de Marche-en-Famenne. L'objectif est de faciliter la mobilité vers les différents pôles économiques et administratifs de la commune (centre-ville, hôpital, marché et zones commerciales,...) grâce à cinq circuits : Grimbiémont, Humain, On, Verdenne et Waha. Le véhicule est adapté PMR (Personne à Mobilité Réduite).

- **Proxibus de Durbuy** : bus TEC limité à la région de Durbuy sur une initiative de la Ville de Durbuy.

Depuis 1993, le bus public local sillonne les différents villages de la commune. Il dessert les commerces de Barvaux ainsi que la gare et, le dimanche, la Petite Batte de Bomal. Le bus public local rencontre un succès croissant.

- **Proxibus de la commune de Nassogne** : région de Nassogne, sur une initiative de la commune de Nassogne, transport pour PMR et/ou personnes valides



Le véhicule du service est adapté aux PMR et il est muni d'un élévateur.

Les bénéficiaires sont toute personne au départ de Nassogne et/ou sur le trajet effectué (ligne 11d du Tec) et les groupes ou associations selon les disponibilités du véhicule. Il dessert les communes de Marche et Rochefort (aller / retour).

D'après les données de fréquentation du TEC, le Proxibus de Nassogne a transporté 3001 personnes en 2009, 3541 en 2010 et 4203 en 2011, soit **une progression de 40%** en trois années de service.

Pour les transports occasionnels, le Proxibus a été utilisé à 120 reprises pour les écoles, et 20 fois pour d'autres manifestations (commune, CPAS, Centre culturel, bals,...)

Aucune offre Proxibus n'est envisagée sur le territoire communal de Rochefort pour des raisons économiques. Pour faciliter les déplacements des seniors (plus de 65 ans), les échevins financent à titre personnel la mobilité des plus de 65 ans (environ 300 à 400 courses par an).

4.3.2 Le Telbus

Les caractéristiques rurales (dispersions de l'habitat) de la province de Luxembourg nécessitent un transport en commun adapté venant compléter l'offre de bus régulière. Ainsi, il existe sur le territoire de la province un service Telbus proposé par le TEC. La formule est simple, une réservation téléphonique permet aux personnes d'être desservies dans un hameau, un village ou un quartier.



Cependant, ce service n'est toujours pas proposé pour les communes du territoire de l'étude alors qu'il permettrait de renforcer une offre régulière de bus faible afin de desservir un territoire plus vaste que celui des Proxibus.

Toutefois, la flexibilité de ce service a pour revers un coût d'exploitation très élevé par personne transportée, la nécessité d'équiper une centrale d'appel téléphonique et à pourvoir en personnel environ 16 h par jour, des parcours qui ne sont généralement pas très directs (à moins d'avoir très peu de personnes dans le bus), et un taux d'occupation très variable, qui pourrait dès lors être assez aisément remplacé par un taxi ou à la rigueur un minibus 8 places.

4.4 Autres aspects de la qualité des services TEC

4.4.1 Les arrêts de bus

Il existe plusieurs typologies d'aménagement des arrêts. L'aménagement et l'équipement des arrêts dépendent notamment de la place disponible pour l'implantation ou non d'un abribus.

On ne retrouve que rarement des arrêts avec abribus et ceci, indépendamment du fait que nous nous trouvions ou non dans un centre-ville ou le centre d'un village. Il est en de même pour la place réservée au bus qui doit bien souvent effectuer son arrêt directement sur la voirie de circulation, car il ne bénéficie pas d'espace approprié différencié. Ceci n'est d'ailleurs pas pénalisant pour les usagers ou pour l'exploitant, au contraire.

Dès que l'on s'éloigne des centres de villages, on dénote un manque de continuité des circulations piétonnes et des traversées piétonnes pour rejoindre de façon sécurisée les différents arrêts.



Exemple : Arrêt avec un abri bus, peu accessible, commune de Somme-Leuze



Exemple : Arrêt avec abris bus proche d'un croisement, commune d'Hotton



Exemple : Arrêt de bus sommaire sans aucun marquage ni aménagement en milieu rural, commune de Marche-en-Famenne



Exemple : Abris de bus sans espace dédié à l'arrêt du bus alors qu'un espace important sans usage se trouve à proximité, commune de Nassogne



Exemple : Arrêt de bus sommaire aux abords mal délimités et peu sécurisés à proximité d'une école, Rendeux-Haut



Exemple : Arrêt de bus très sommaire, peu visible, sans délimitation différenciée de celle des places de stationnement, le trottoir pourrait être prolongé jusqu'à l'arrêt, vieille ville de Durbuy



Exemple : Arrêts de bus aux abords bien délimités, gare de Jemelle, commune de Rochefort



Exemple : Arrêt de bus sommaire, sans marquage, espace aux abords très réduit, commune de Rochefort



Exemple : Arrêt de bus avec abris et espace de stationnement pour le bus hors de la voirie de circulation, marquage surdimensionné, commune de Rochefort.



Exemple : Arrêt de bus en bois, bon accessibilité, gare de Forrières

4.4.2 L'accessibilité PMR

Les bus desservant les communes de ce PICM ne sont peu, voire pas, équipés du système d'abaissement du bus pour faciliter la montée et la descente des usagers PMR. Le TEC s'applique à rendre accessible ses bus pour une meilleure accessibilité PMR. L'adaptation des bus se fait donc au fur et à mesure suivant les besoins d'entretien des bus.

Par ailleurs, la majorité des arrêts ne sont pas équipés pour l'embarquement de PMR (fauteuil roulant, poussette, mal voyant...) : absence de quais surélevés, de dalles podotactiles.

Ainsi, même si les bus deviennent de plus en plus adaptés aux PMR, l'accessibilité pour ces personnes restera encore faible et mauvaise tant que les arrêts ne bénéficieront pas d'adaptation à leur tour.

Il faut bien faire le constat que beaucoup d'efforts sont encore nécessaires pour adapter le réseau bus aux PMR, surtout dans un territoire rural aussi étendu que celui de ce PICM. Et il est quelque part logique que ces efforts soient faits en priorité dans les villes, là où la fréquentation des bus est la plus forte.



*Exemple : arrêt de bus à aménager à Rochefort pour les PMR
Il manque la présence d'un quai surélevé - complété d'un cheminement adapté et sécurisé jusqu'à l'arrêt. Aussi, le trottoir est très encombré, ce qui le rend peu accessible.*



*Exemple : arrêt de bus à aménager à
Rochefort pour les PMR
L'escalier et la butte de terre rendent très
difficiles l'accessibilité de l'arrêt de bus,
d'autant plus pour les PMR. Il manque un
cheminement adapté et sécurisé jusqu'à
l'arrêt.*

4.5 Transport à la demande

L'offre de transport à la demande vient compléter une offre de transport en commun réduite ce qui met d'autant plus en exergue leur nécessité. On distingue différents services, certains sont pour toutes personnes, à tout moment et pour toutes raisons, d'autres bénéficient seulement à un public restreint tel que les PMR ou les personnes âgées. Des services sont proposés aussi pour des motifs ciblés, soit pour aller faire ses courses, soit pour des raisons médicales ou bien pour trouver un emploi.

4.5.1 Sur tout le territoire

Toutes personnes, toutes raisons, à tout moment

- **Belle et Net ASBL** : transport de personnes valides et non valides PMR

C'est un service de transport pour personnes valides et non valides. Possibilité d'un véhicule adapté PMR (Personnes à Mobilité Réduite). Les chauffeurs sont engagés sous forme de titres-services. Les déplacements sont possibles pour toutes raisons et pour toutes destinations, le weekend également. Il bénéficie à toute personne faisant appel au service.

- **CSD Transports Bénévoles** : transport avec chauffeurs bénévoles

C'est un service assuré par des chauffeurs bénévoles (véhicules non adaptés), pour tout habitant de la province de Luxembourg, pour toutes raisons. Destinations possibles en et hors province de Luxembourg.

- **Les Passagers du Pays** : service de transport fonctionnant avec des bénévoles

C'est un service de transport fonctionnant avec des bénévoles. Une initiative de l'ACRF (action chrétienne rurale des femmes) pour les communes de Durbuy, Erezée, Hotton, La Roche, Manhay, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux, Tenneville. Il est possible de disposer d'un véhicule adapté (Personnes à Mobilité Réduite).

Cette Asbl n'est plus active sur Somme-Leuze.

- **PARAMEDICAL TEAM** : transport de personnes et PMR

Ce service est une SPRL agréée Région Wallonne 047. Les bénéficiaires : tout le monde (sans aucune restriction). Les motifs de transports sont pour toutes raisons et sans limite kilométrique.

Possibilités : véhicule 5 places et véhicule avec 1 place pour tous types de chaise roulante + 4 autres places.

Tous les chauffeurs sont brevetés AMU (Aide Médicale Urgente) et TMS (Transport Médico Sanitaire).

4.5.2 Initiatives communales

4.5.2.1 Durbuy

- **Navette de Durbuy**

Le bus de la navette circule entre la gare de Barvaux et la passerelle de Durbuy Vieille Ville, en passant par la piscine de Bohon, à différentes périodes de l'année. Lorsqu'il n'est pas en route pour la gare, ce bus effectue des trajets toutes les dix minutes entre le parking du Pré Georis (parking de délestage à l'entrée de la Ville de Durbuy) et la passerelle (donnant accès au cœur de Durbuy) de manière à désengorger le centre de la petite ville.

Cette navette est accessible les week-ends en juin et septembre, tous les jours en juillet et août sauf les mardis et jeudis, les weekends des vacances et les jours fériés.

- **Centre de Services Communs de Durbuy** : service d'aide organisant notamment des transports sur la Commune

C'est un service d'aide de transports pour des personnes âgées et isolées (habitant la commune de Durbuy) ; ce service peut être réservé de manière ponctuelle par des demandeurs d'emploi.

- **Barvaux : Les Taxis condruses**

Les Taxis condruses en partenariat avec l'asbl Taxistop sont un système d'autopartage. Cela permet aux personnes n'ayant pas de véhicule de se rendre chez le médecin ou faire des démarches administratives.

Le Groupe d'Action Local (GAL) « Pays des Condruses » renseigne également sur l'utilisation des modes de déplacements alternatifs).

Outre ces informations, est effectif depuis l'automne 2012 le système « Covoit'Stop ». « [...] Ce système a pour objectif de favoriser l'auto-stop de proximité en mettant en place un réseau d'utilisateur responsables et un réseau d'arrêt.[...] » (Source : site internet du Pays des Condruses)

4.5.2.2 Rochefort

- **ALE WELLIN : SERVICE COURSES** : transport de personnes

C'est un service de transport pour les personnes des communes de Tellin - Wellin - Daverdisse - Rochefort et Beauraing, inscrites aux Titres-Services.

Son but est le transport pour aller faire ses courses ménagères (avec accompagnement) et le transport vers les cliniques (personnes + de 60 ans).

Le véhicule n'est pas adapté PMR (Personne à Mobilité Réduite)

- **Mobilité Rochefortoise**

C'est un service de transport social pour les habitants de la commune de Rochefort. Les Bénéficiaires sont les aînés (+65ans), les handicapés et les personnes dans l'incapacité médicale de conduire et pour raisons de santé, familiales, actes administratifs, convenances personnelles...

4.5.2.3 Nassogne

- **Service Mobilité de la Ville de Nassogne** : service de transport social.

C'est une initiative du CPAS de Nassogne. C'est un service de transport social pour les habitants de la commune de Nassogne. Le véhicule n'est pas adapté PMR (Personne à Mobilité Réduite).

Les trajets et destinations ne sont pas limités au territoire communal.

4.5.3 Pour raison médicale, sur tout le territoire

4.5.3.1 PMR et personnes valides

- **CROIX-ROUGE : activité VSL (Prov. Lux.) Zone 1** : service de transport sanitaire

Service de transport sanitaire pour personnes ne nécessitant ni brancardage, ni portage mais nécessitant un transport assis et un accompagnement de la part d'un personnel de conduite qualifié. Déplacements uniquement pour raisons médicales : vers hôpitaux, polycliniques, médecins, spécialistes ... Chauffeurs volontaires avec 1 véhicule identifié Croix-Rouge (non adapté). Service pour les habitants des communes de Durbuy, Hotton, Marche, Rendoux, Erezée, Nassogne et Laroche.

- **Fondation contre le cancer** : transports médicaux, pour personnes valides atteintes du cancer

Service de transport pour personnes valides, atteintes du cancer, éprouvant des difficultés de déplacement vers des hôpitaux pour chimiothérapie, radiothérapie ou consultations liées à ces traitements. Ce service dessert toute la Wallonie ainsi que Bruxelles et possède un coordinateur régional par province. Les chauffeurs sont volontaires avec véhicules personnels.

4.5.3.2 PMR uniquement

- **SOS Médical Meuse ASBL** : transport PMR pour raisons médicales

Service de transport pour personnes en difficultés de mobilité (ayant besoin d'accompagnement). Déplacements uniquement pour raisons médicales : vers hôpitaux, polycliniques, médecins, spécialistes... Chauffeurs bénévoles avec véhicules personnels

(non adaptés). Ce service couvre toute la Wallonie. Note : peu ou pas de chauffeurs dans le sud de la Province de Luxembourg, ni pour les communes germanophones.

- **FORUM de la MOBILITE ASBL** : transport PMR

Transport pour personnes à mobilité réduite. Pour bénéficier de ce service, le handicap doit être assez lourd. En effet, il faut répondre à un de ces trois critères : ne pas savoir marcher 300m seul, ou être en chaise roulante, ou avoir un handicap de la vue de +90%. Zone opérationnelle : communes des arrondissements de Marche et Bastogne et communes liégeoises suivantes : Clavier, Ouffet, Aywaille, Hamoir, Stoumont, Tinlot et Ferrières.

- **La Métamorphose** : transport PMR

Service de transport pour personnes semi-valides (ayant besoin d'accompagnement) et non valides (possibilité de véhicule adapté). Chauffeurs avec contrat et formation. Déplacements pour toutes raisons (y compris les courses ménagères). La prise en charge et les destinations sont possibles dans toute la Belgique.

4.5.4 Pour des motifs ou un public ciblé

- **Service transports de ALTEO (Prov. Luxembourg)** : transports avec chauffeurs bénévoles

C'est un service de transport pour des personnes malades, âgées ou en difficulté de mobilité, affiliés à la Mutualité Chrétienne. Chauffeurs volontaires avec véhicules personnels (non adaptés). Service disponible dans toute la province de Luxembourg, pour toutes destinations.

- **« Les Compagnons de la maison – asbl »** : mise à disposition de scooter - achat de vélo. L'asbl est situé à Marche et à Durbuy

Le but de cette association est d'aider les personnes ayant des difficultés de mobilité (faible revenu, période d'essai, intérim, ...) pour se rendre à une formation, un stage ou un emploi.

Propositions :

- achat d'un vélo : (en vente à partir de 30 euros)
- mise à disposition d'un scooter (avec ou sans permis)

- **LOCOMOBILE Marche - Hotton – Erezée** : transport et accompagnement

C'est une entreprise d'insertion (SCRL) réalisant des transports et l'accompagnement de personnes peu mobiles, isolées, âgées (véhicules non adaptés aux PMR).

Elle peut répondre à des projets précis liés à la formation et peut ponctuellement répondre à un problème de mobilité. En effet, l'association peut véhiculer le matin des stagiaires vers leur endroit de stage ou de formation et les ramener le soir. Il est également possible que « LOCOMOBILE » réponde « à la carte » à certaines demandes.

Elle vise préférentiellement les personnes de plus de 60 ans, les allocataires sociaux, les personnes sous statut Omnio et toute personne résidant sur une des trois communes.

4.6 Le Covoiturage

Luxcovoiturage
Un portail de covoiturage proposé par la Province de Luxembourg

Et toi, tu covoit ?
www.luxcovoiturage.be

| | | | |
|---|--|---|--|
| individuel par exemple pour un déplacement domicile-travail régulier ou occasionnel | jeunesse covoiturage pour le transport des enfants à l'école | événement pour se rendre à un événement culturel, sportif... dans la province | entreprises covoiturage organisé par les entreprises à l'attention de leur personnel |
|---|--|---|--|

Etape 1 : Type de covoiturage
Pour commencer, cliquez sur le genre de covoiturage qui vous intéresse

Dernières annonces
14.08.2012 : passager cherche 1 place le 14.08.2012 de Luxembourg - ville (L) vers Liège [lire]
14.08.2012 : passager cherche 2 places de Marche-en-Famenne vers Charleroi / Mons / Tournai [lire]
06.08.2012 : passager ou conducteur (en alternance) propose 3 places de Aubange vers Luxembourg - ville (L) [lire]
04.08.2012 : 0 place de vers [lire]
> Voir les autres annonces
> Il y a en tout 908 annonces
> Outil de recherche

Membre de Luxcovoiturage ?
Oui ! Cliquez ici pour vous connecter
Pas encore ? Inscription gratuite ici

Qu'est-ce que le covoiturage ?
Comment est-ce que ça fonctionne ?
Des explications et des conseils pour utiliser ce site

Luxcovoiturage est un portail de covoiturage proposé par la province de Luxembourg. Ce service est proposé pour toutes les communes du territoire.

Il permet de partager un véhicule pour tous types de motifs de déplacement, qu'il soit pour aller de son domicile à son travail, pour transporter des enfants à l'école, pour se rendre à un événement culturel et sportif dans la province ou encore un service destiné aux personnels d'entreprises.

Une étude pour une mobilité plus partagée a été rédigée en 2010 par l'association réseaulux.

Cette étude a pointé la nécessité de réaliser des infrastructures de stationnement permettant d'améliorer la pratique du covoiturage dans la province du Luxembourg.

L'étude préconise la réalisation de 16 projets d'infrastructures réparties sur l'ensemble du territoire provincial.

A côté des parkings de covoiturage, il est également nécessaire de créer des *Park and Ride (P+R)* à certaines gares afin d'améliorer l'intermodalité entre la route et le rail.

Parmi les 16 projets répartis sur l'ensemble de la province, un seul est situé sur le territoire du PICM. Ce projet concerne **la réalisation d'un parking de covoiturage de 80 places le long de la N4 situé sur la commune de Marche-en-Famenne.**

Un projet de parking de covoiturage existe à Champlon sur la commune de Tenneville, commune limitrophe de Nassogne. Ce projet consiste à réaliser un parking de 9 + 20 places le long de la N4. Le coût d'aménagement du parking s'élève à ± 62.500 euros.

Concernant l'intermodalité rail-route, un projet de P+R en gare de Stockem (Arlon) est en projet ainsi qu'un second situé derrière la gare de Marbehan.

La carte ci-dessous représente les P+R existant, en cours de réalisation et en projet sur l'ensemble de la province du Luxembourg.

PROVINCE DE LUXEMBOURG

- PARKING RELAIS EXISTANT.
- PARKING RELAIS EN COURS DE REALISATION.
- PARKING RELAIS EN PROJET (Avec avant-projet).
- PARKING RELAIS EN PROJET (Sans avant-projet).



Source : réseaulux, *Des infrastructures pour une mobilité plus partagée en province de Luxembourg.*

Il est nécessaire de formaliser des aires de covoiturage afin de les sécuriser.

En effet, il existe actuellement des aires de covoiturage non formalisées le long de la N4 qui sont situées sur le territoire du PICM. De même, sur la N94 à hauteur de l'échangeur n°22 de l'E411 (Rochefort).

Par ailleurs, le parking situé à Bande est utilisé en priorité comme lieu d'échange entre la voiture et la ligne express 88 des TEC (Bastogne-Namur). Il pourrait également être utilisé comme parking de covoiturage.

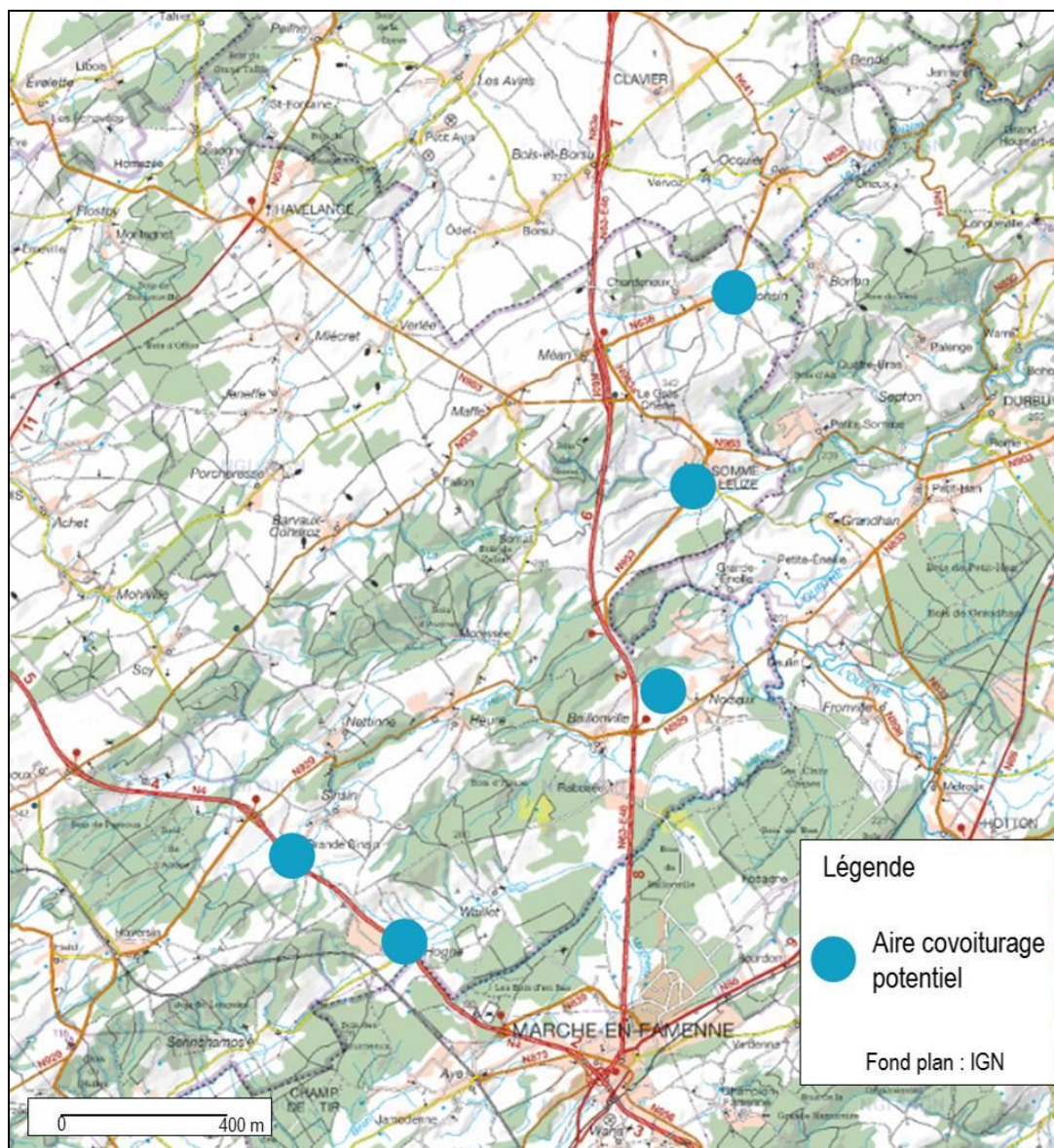
La commune de Somme-Leuze est partenaire de Lux-covoiturage après adhésion à la convention de partenariat avec la Province du Luxembourg.

Cinq lieux ont été identifiés sur la commune de Somme-Leuze :

- Sinsin : ancien bâtiment du MET ;
- Hogue : Parking de l'église le long de la N4 ;
- Somme-Leuze : Parking de l'église ;
- Bonsin : rue de Borlon, 15 ;
- Baillonville : ZA Nord.

A chaque parking, une signalisation à l'entrée a été prévue.

La carte ci-dessous recense les cinq lieux sur la commune de Somme-Leuze.



La carte ci-dessous recense les différentes aires de covoiturage le long de la N4.



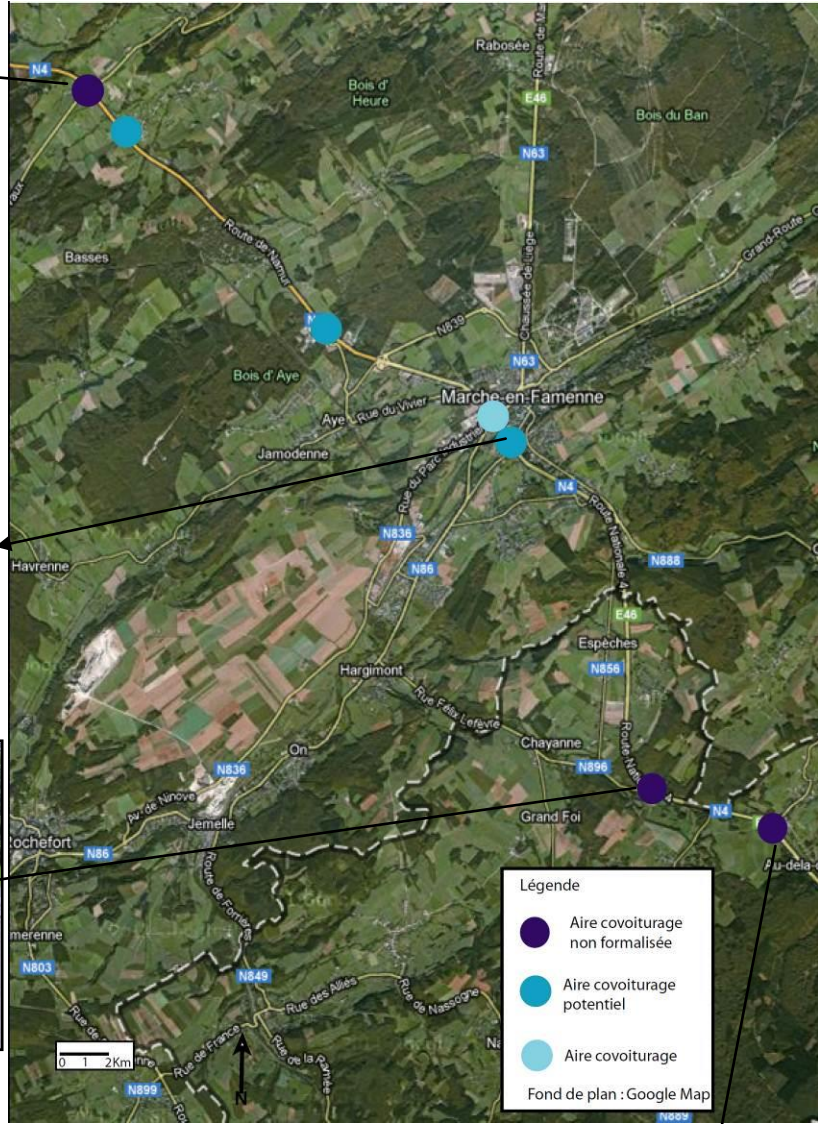
Echangeur N4-N929,
Rue Tige-de-Nettinne



Av du Monument - 2009



Rue du Stocquet



Parking situé à Bande (Nassogne),
le long de la N4

4.7 Conclusion TEC et initiatives locales de mobilité

Lignes régulières gérées exclusivement par le réseau de bus TEC Namur / Luxembourg, et un financement dépendant quasi entièrement des budgets alloués par la Région wallonne.

Aucune ligne régulière de bus ne dessert les communes de Durbuy, Somme-Leuze et Erezée.

Sur 47 lignes, seulement 10 lignes sont régulières. La majorité de ces lignes dispose de fréquences relativement faibles et d'un cadencement irrégulier. Seule la ligne 424 peut être considérée comme bénéficiant d'une bonne desserte sur toute la ligne. Les autres lignes répondent à une demande plus ciblée, qui n'est pas présente tout au long de la journée.

Un réseau bénéficiant surtout aux déplacements scolaires, mais qui correspond dès lors à la seule demande dont la quantité justifie réellement le transport par bus.

Forte réduction de l'offre les week-ends, un peu diminuée lors des congés scolaires, à nouveau en l'absence d'une demande en quantité suffisante, et ce au détriment des possibilités de déplacement des usagers n'ayant pas accès à la voiture.

Bonne connexion avec les gares SNCB de Marloie, Hotton-Melreux et de Jemelle.

Une intermodalité bus + train limitée dans les faits à ces seuls pôles et peu présente voire inexistante aux haltes ferroviaires simples.

Une intermodalité dominée par le couple voiture + train

Un service de transport à la demande associatif et communal déjà bien développé et très diversifié, avec pour corollaire une dispersion des efforts et initiatives.

Un service de transport public à la demande pouvant être amélioré (Telbus, covoiturage...)

4.8 La SNCB

4.8.1 Desserte ferroviaire du territoire

Le territoire est traversé par les lignes de chemin de fer suivantes :

- L43 (**Liège – Jemelle**) ;
- L162 (**Namur-Arlon-Luxembourg**).

Les communes qui sont traversées par la ligne de chemin de fer L 43 sont :

- Durbuy ;
- Erezée ;
- Hotton ;
- Marche-en-Famenne ;
- Rochefort ;
- Nassogne.

Les communes qui sont traversées par la ligne de chemin de fer L162 sont :

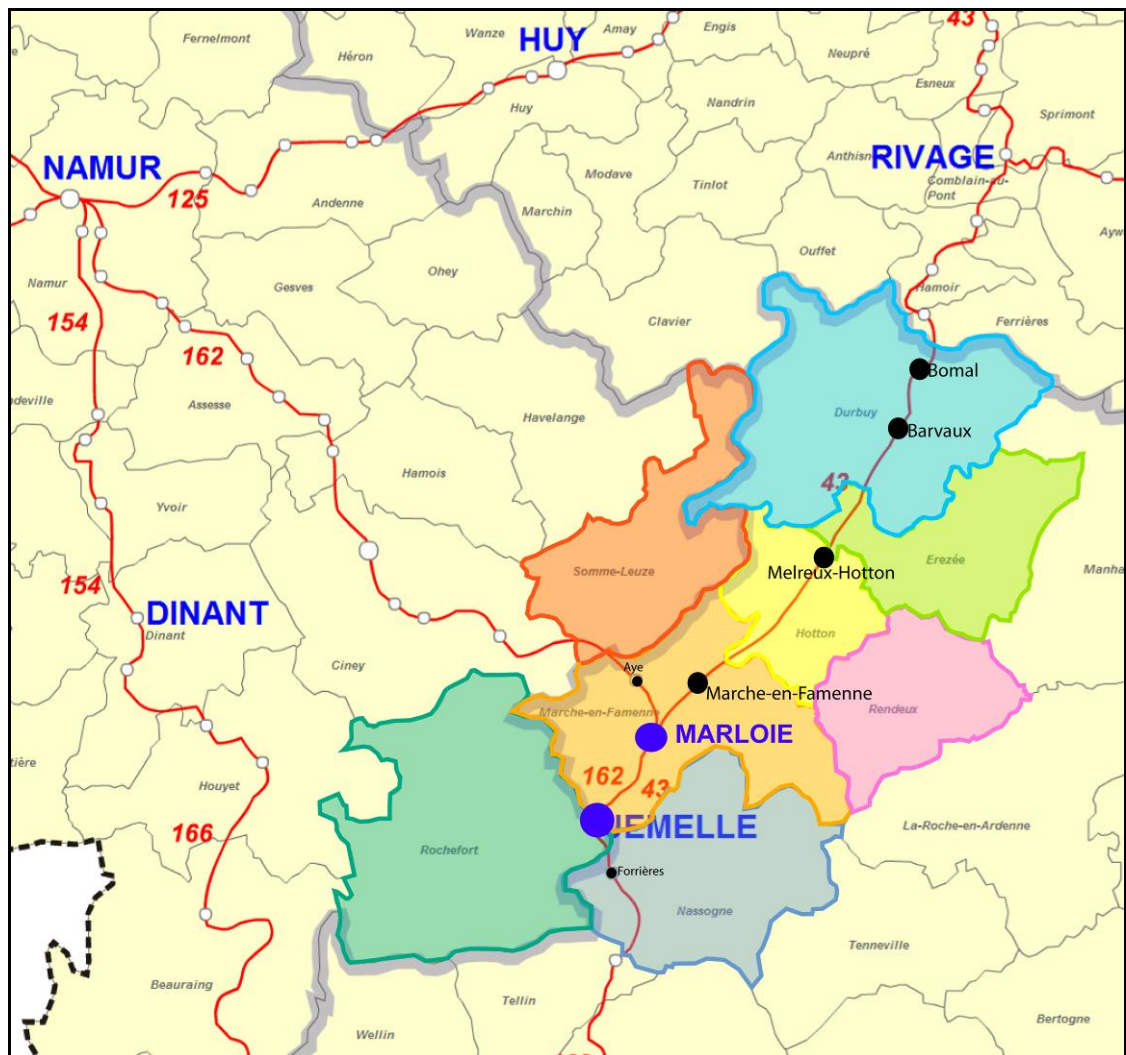
- Marche-en-Famenne ;
- Rochefort ;
- Nassogne ;
- Somme-Leuze.

Rendeux est la seule commune qui n'est traversée par aucune des lignes de chemin de fer.

Tableau récapitulatif du nombre de points d'arrêts sur les communes

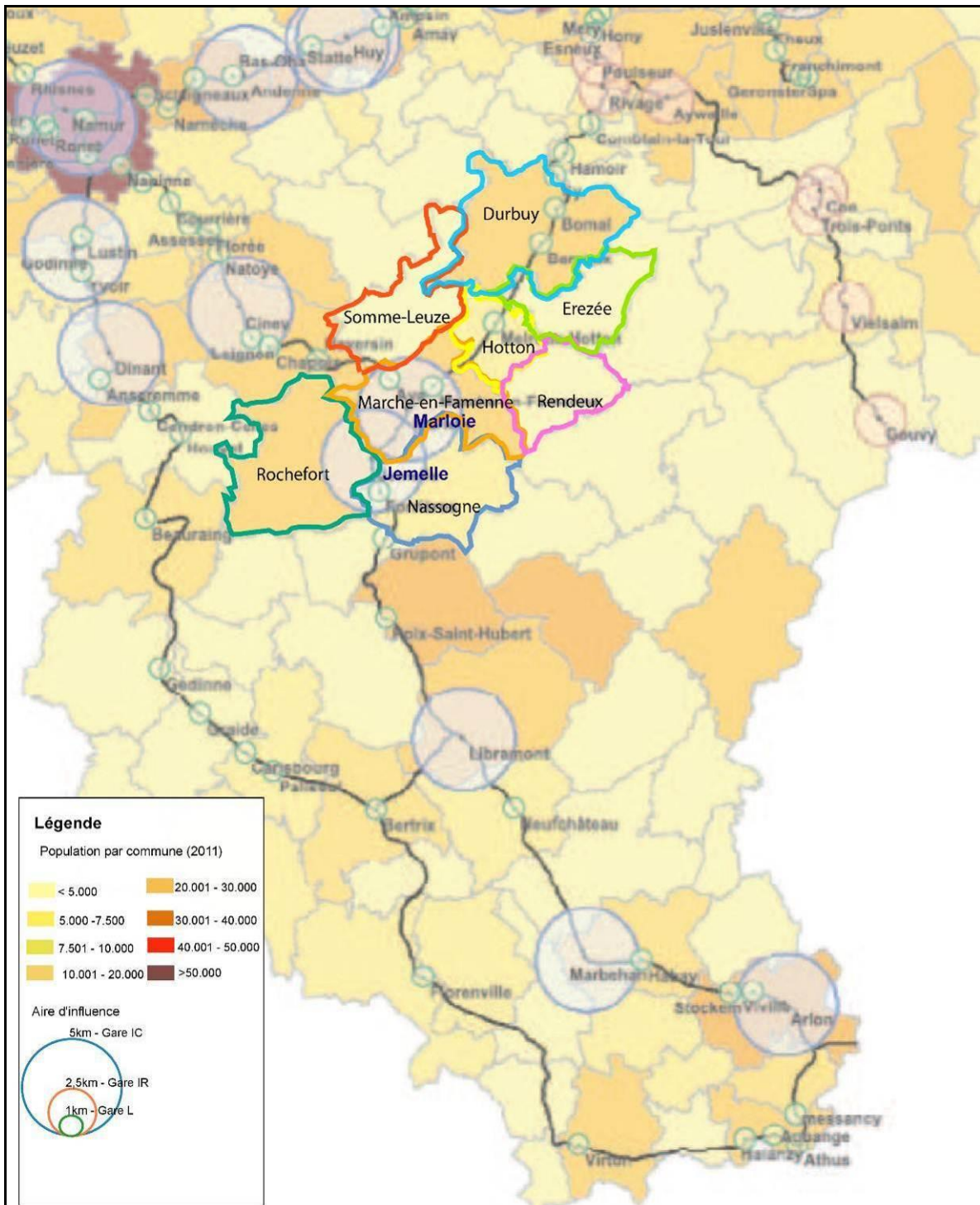
| Localité | Point d'arrêt (nombre) | Nom Gare ou Point d'arrêt |
|-------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| Durbuy | 2 | Barvaux Bomal |
| Erezée | - | |
| Hotton | 1 | Melreux-Hotton |
| Marche-en-Famenne | 3 | Aye Marche-en-Famenne Marloie |
| Nassogne | 1 | Forrières |
| Rendeux | - | |
| Rochefort | 1 | Jemelle |
| Somme-Leuze | - | |

Tableau 26 : Nombre et nom des points d'arrêts



Carte 25 : Carte du réseau - source : SNCB

La carte ci-dessous représente l'aire d'attraction et la densité de population.



Carte 26 : Densité de population et aire de chalandise des gares et points d'arrêts – source : Transport ferroviaire, un atout pour la Wallonie, Étude TRITEL – version provisoire – octobre 2011

Cette carte permet de montrer que les aires de chalandise de Jemelle et de Marloie se recoupent. L'aire de Jemelle permet d'attirer les populations résidentes au niveau de Forrières. L'aire de Marloie couvre la partie sud de Marche-en-Famenne englobant par là-même l'aire d'attraction de la gare de Marche-en-Famenne.

Le schéma ci-dessous montre la desserte ferroviaire pour l'ensemble des gares du PICM.

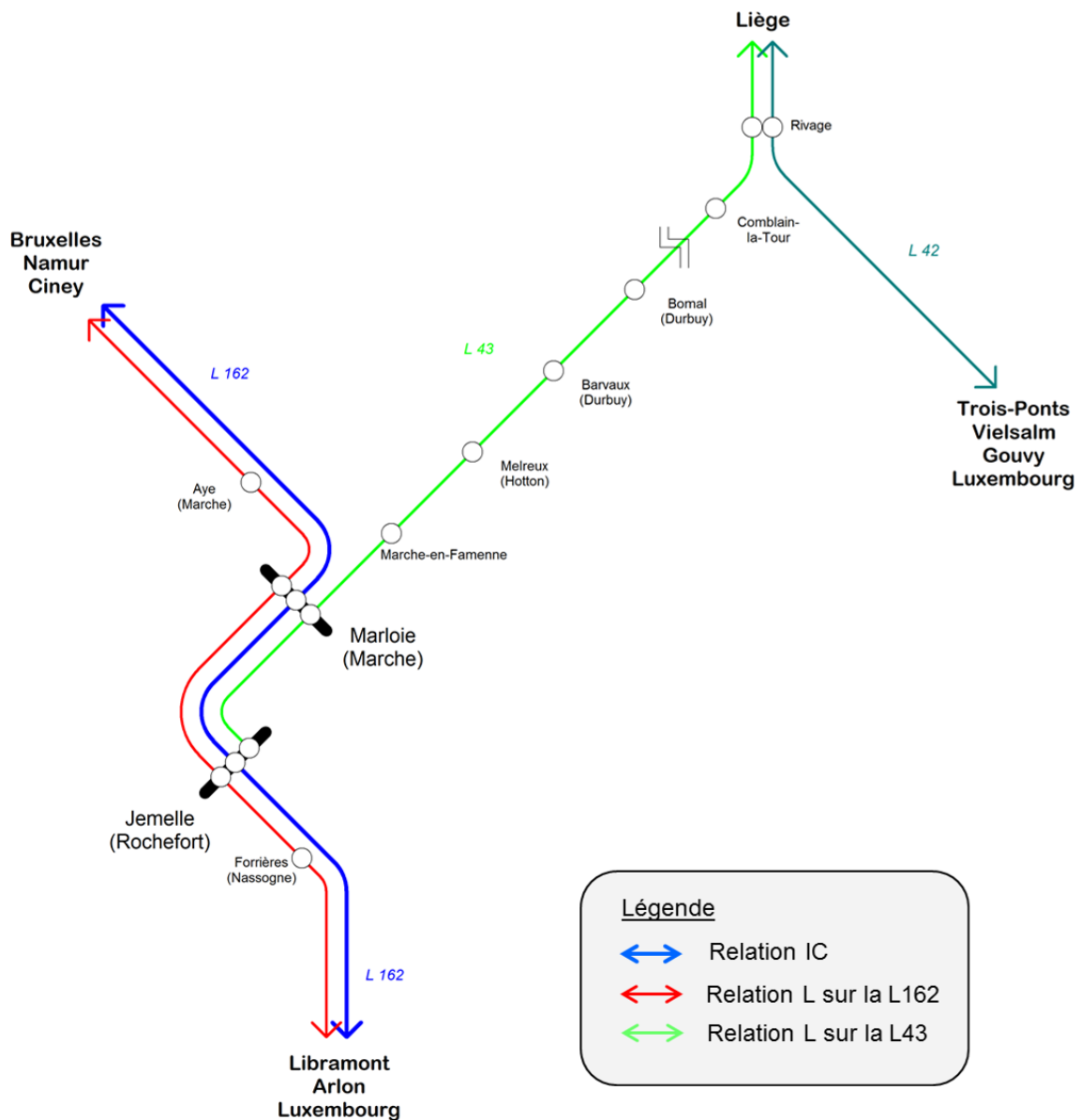


Figure 10 : Desserte ferroviaire schématisée

| Ligne 162 | IC - L162 | | L - L162 | | L - L43 | | Ligne 43 |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------------|
| | Sem | we | Sem | we | Sem | we | |
| | | | | | 38 | 18 | Bomal |
| | | | | | 38 | 18 | Barvaux |
| | | | | | 38 | 18 | Melreux-Hotton |
| | | | | | 38 | 18 | Marche |
| Aye | | | 26 | 16 | | | |
| Marloie | 36 | 32 | 25 | 16 | 38 | 18 | Marloie |
| Jemelle | 38 | 33 | 28 | 17 | 35 | 17 | Jemelle |
| Forrières | | | 25 | 17 | | | |

Tableau 27 : Nombre et le type de trains dans les gares du PICM, la semaine et le week-end, tous sens confondu

4.8.2 Ligne 43 : Liège – Jemelle

La ligne SNCB L43 relie Liège à Jemelle en passant par Durbuy, Erezée Hotton et Marche-en-Famenne. Au niveau de la gare de Rivage, une correspondance est possible en direction de Gouvy / Luxembourg (L42).

4.8.2.1 Trains présent sur la L43

La ligne 43 est desservie par deux types de train :

- L : trains locaux omnibus ;
- P : trains de pointe, renforcement ;

| Temps L | Destination | Commentaires |
|---------------|--------------------------|---|
| 01 :04 | Liège-Guillemins | |
| I | Angleur | |
| I | Tilff | |
| I | Méry | |
| I | Hony | |
| I | Esneux | |
| I | Pulseur | |
| 00:35 | Rivage | Correspondance vers Gouvy et le Luxembourg |
| I | Comblain-la-Tour | |
| I | Hamoir | |
| I | Sy | |
| 00:18 | Bomal | Desserte de Durbuy |
| 00:14 | Barvaux | Desserte de Durbuy |
| 00:07 | Melreux-Hotton | Desserte d’Hotton |
| 00:00 | Marche-en-Famenne | Desserte de Marche-en-Famenne |
| 00:04 | Marloie | Desserte de Marche-en-Famenne |
| 00:09 | Jemelle | Desserte de Rochefort |

Tableau 28: Destination et temps de parcours de la ligne SNCB 43 depuis Marche-en-Famenne
Source : SNCB

4.8.2.2 Modifications horaires pour le service annuel 2013

Les modifications horaires pour le service annuel 2013 entreront en vigueur en décembre 2012.

Pour la ligne 43, ces modifications portent sur deux trains L en semaine. Aucun train n’est concerné le week-end.

- Train L 5577
 - Horaire 2012 : Jemelle 6h13 – Herstal 7h45
 - Horaire 2013 : Le train est avancé de 2 minutes entre Jemelle (6h11) et Barvaux (6h37) et d’1 minute à Bomal (6h42). L’horaire reste inchangé au-delà.
- Train L 5555
 - Horaire 2012 : Herstal 4h56 – Marloie 6h20
 - Horaire 2013 : Le train est avancé d’ 1 minute entre Tilff (5h20) et Rivages (5h28) et de 2 minutes entre Comblain-la-Tour (5h42) et Marloie (6h18).

Les modifications horaires sont minimales et touchent uniquement les trains les plus tôt. Les conséquences pour les usagers devraient être extrêmement faibles, du moins sur le plan du nombre de personnes touchées.

4.8.2.3 Caractéristique de desserte de la ligne 43

Cette ligne est cadencée avec 1 train par heure en direction de Liège et de Jemelle en semaine.

Au niveau des horaires, il n'existe pas de différence de desserte entre la semaine et le week-end.

- Description de la desserte commune à toutes les gares

Pour les trajets, Liège-Guillemins – Jemelle, il y a un passage par heure du train L avec des trains P en renforcement pour les heures de pointes.

En ce qui concerne du trajet Jemelle – Liège-Guillemins, la trame horaire est identique.

En gare de Jemelle et de Marloie, des correspondances existent avec l'IC J pour se rendre vers Namur / Bruxelles ou vers le Luxembourg.

- Amplitudes horaires en semaine (exemple avec la halte de Marche-en-Famenne)

Sens Liège-Jemelle :

Premier train : 6h17

Dernier train 23h36

Sens Jemelle-Liège :

Premier train : 4h21

Dernier train : 22h34

Une vingtaine de trains s'arrêtent à la halte de Marche-en-Famenne dans les deux sens.

- Amplitudes horaires le week-end (exemple avec la halte de Marche-en-Famenne)

Sens Liège-Jemelle :

Premier train : 7h26

Dernier train 23h36

Sens Jemelle-Liège :

Premier train : 6h34

Dernier train : 22h34

Une dizaine de trains marquent l'arrêt à Marche-en-Famenne le week-end, dans les deux sens de circulation.

4.8.3 Ligne 162 : Namur-Arlon-Luxembourg

La ligne SNCB L162 relie Namur à Luxembourg en passant par Somme-Leuze, Marche-en-Famenne, Rochefort et Nassogne.

4.8.3.1 Trains présents sur la L162

La ligne 162 est desservie par des trains de plusieurs types :

- IC : trains InterCity ;
- L : trains locaux omnibus ;
- P : trains de pointe, renforcement ;
- INT : trains internationaux à destination de la Suisse.

| L | IC | Destination | Commentaires |
|---------------|--------------|--------------------------|--|
| | 01:34 | Bruxelles-Schuman | 01:24 pour le train de 08h04 |
| 01:31 | 00:42 | Namur | |
| | | Jambes-Est | |
| | | Dave-Saint-Martin | |
| | | Naninne | |
| | | Sart-Bernard | |
| | | Courrière | |
| | | Assesse | |
| | | Florée | |
| | | Natoye | |
| 00:30 | 00:21 | Ciney | |
| 00:25 | | Leignon | |
| 00:23 | | Chapois | |
| 00:18 | | Haversin | |
| 00:10 | | Aye | Desserte de Marche-en-Famenne |
| 00:06 | 00:05 | Marloie | Desserte de Marche-en-Famenne |
| 00:00 | 00:00 | Jemelle | Desserte de Rochefort |
| 00:03 | | Forrières | Desserte de Nassogne |
| 00:08 | | Grupont | |
| 00:16 | | Poix-Saint-Hubert | |
| 00:26 | 00:20 | Libramont | Correspondance pour Bastogne et Bertrix |
| 00:47 | | Neufchâteau | |
| 00:571 | 00:40 | Marbehan | |
| 01:02 | | Habay | |
| 01:09 | | Stockem | |
| 01:11 | | Viville | |
| 01:15 | 00:54 | Arlon | |
| | 01:17 | Luxembourg (GDL) | |

Tableau 29 : Destination et temps de parcours sur la ligne 162 depuis Jemelle
Source : SNCB

4.8.3.2 Modifications horaires pour le service annuel 2013

Pour la ligne 162, les modifications horaires pour le service annuel 2013 concernent un train IC-J et un train L. Pour l'IC-J, la modification horaire est valable pour tous les jours. Pour le train L, c'est uniquement pendant la semaine.

- IC-J 2121
 - Horaire 2012 : Bruxelles-Midi (21h33) – Luxembourg (00h40) ;
 - Horaire 2013 : L'IC-J 2121 est terminus à Arlon pour cause de travaux sur le réseau luxembourgeois. En conséquence, le dernier train IC-J à être terminus Luxembourg est l'IC-J 2120 avec un départ d'Arlon à 23h22 et une arrivée à Luxembourg à 23h44.
- L 5792
 - Horaire 2012 : Libramont (20h54) – Jemelle (21h20) – Marloie (21h26) – Ciney (21h53 / 22h32) – Namur (23h08) ;
 - Horaire 2013 : Le train L 5792 ne circulera plus pour le service annuel 2013.

Si la modification horaire du train IC est conséquente, elle ne devrait impacter qu'une faible partie des usagers. En revanche, la suppression du train L 5792 pour le service annuel 2013 devrait impacter un nombre plus important d'usagers. En effet, le train L 5792 fait partie des trains qui transportent au maximum 40 voyageurs selon la SNCB.

Une des raisons à sa suppression était que son coût énergétique était trop élevé. Malgré son faible taux de remplissage, ce train permettait aux habitants du PICM d'accéder à des villes plus importantes et de desservir les petites haltes de l'entité (Aye et Forrières).

A noter également la détérioration du service international, due à un manque de coordination entre la SNCF / RFF d'une part et la SNCB / Infrabel d'autre part dans le cadre des aménagements d'horaires requis par les travaux sur les lignes L161 et L162. Depuis le 2 avril 2013, l'IC 91 circule sur le réseau belge une heure plus tôt et stationne 59 ' à Luxembourgville, avec une perte de temps considérable pour les voyageurs

4.8.3.3 Caractéristiques de desserte de la ligne 162

Cette ligne possède une bonne desserte à Jemelle et à Marloie. Au niveau des horaires, la ligne 162 connaît peu de variabilités entre les jours de la semaine et le week-end au niveau de la desserte.

4.8.3.3.1 En semaine

- La halte d'Aye

Pour les trajets Namur – Luxembourg, il y a un passage par heure aux heures de pointes du matin et du soir avec un train L (Namur-Ciney–Libramont) puis un passage toute les deux heures en heures creuses. Des trains de pointes desservent la halte le midi et à l'heure de pointe du soir.

En ce qui concerne le trajet Luxembourg – Namur la trame horaire est identique. Cette offre permet de se rendre à Jemelle ou Marloie en 10 et 4 minutes. Les gares IC de Ciney et Libramont sont à environ 30 minutes.

- La gare de Marloie

Pour le trajet Namur – Luxembourg, il y a deux passages par heure (1 IC J, 1 L) avec des trains P en renforcement pour les heures de pointe du matin et du soir. On note le passage d'un train international sous le label Euro-City « Vauban » à destination de Basel (Suisse).

En ce qui concerne le trajet Luxembourg – Namur, il y a un passage par heure (1 IC J et 1 L) avec des trains P en renforcement aux heures de pointe.

Depuis Marloie, le temps minimal pour atteindre Namur est de 34 minutes.

Des correspondances sont possibles pour se rendre à Liège par la ligne 43.

- La gare de Jemelle

Pour le trajet Namur – Luxembourg, il y a deux passages par heure (1 IC J, 1 L) avec des trains P en renforcement pour les heures de pointe du matin et du soir. L'Euro-City « Vauban » s'arrête également à la gare de Jemelle.

En ce qui concerne le trajet Luxembourg – Namur, il y a un passage par heure (1 IC J et 1 L) avec des trains P en renforcement aux heures de pointe.

Depuis Jemelle, le temps minimal pour atteindre Namur est de 41 minutes.

Des correspondances sont possibles pour se rendre à Liège par la ligne 43.

- La halte de Forrières

Pour les trajets Namur – Luxembourg, il y a un passage par heure aux heures de pointes du matin et du soir avec un train L (Namur-Ciney–Libramont) puis un passage toutes les deux heures en heures creuses. Des trains de pointes desservent la halte le midi.

En ce qui concerne le trajet Luxembourg – Namur la trame horaire est identique.

Cette offre permet de se rendre à Jemelle en 3 minutes. La gare IC de Libramont est à 15 minutes environ et permet des correspondances vers Bastogne et Bertrix.

- Amplitudes horaires

- Gare de Jemelle

Sens Namur-Luxembourg :

Premier train : 4h43

Dernier train 24h22

Sens Luxembourg-Namur :

Premier train : 4h23

Dernier train : 23h14

Le premier train dans le sens Namur-Luxembourg à son départ en gare de Jemelle. Les derniers trains dans les deux sens ont leur terminus en gare de Jemelle. Dans les deux sens, une quarantaine de trains s'arrêtent à la gare de Jemelle.

- Halte de Forrières

Sens Namur-Luxembourg

Premier train : 4h47

Dernier train : 22h42

Sens Luxembourg-Namur

Premier train : 5h16

Dernier train : 23h09

Entre le premier et le dernier train, une quinzaine de trains s'arrêtent à la halte de Forrières dans les deux sens.

4.8.3.3.2 *Le week-end :*

- La halte d'Aye

La desserte est réduite à un train toutes les deux heures dans les deux sens.

- La gare de Marloie

La desserte est réduite de moitié avec un train IC-J toutes les heures et un train L toute les deux heures dans les deux sens.

Des correspondances sont possibles pour se rendre à Liège par la ligne 43.

- La gare de Jemelle

La desserte est réduite de moitié avec un train IC-J toute les heures et un train L toutes les deux heures dans les deux sens.

Des correspondances sont possibles pour se rendre à Liège par la ligne 43.

- La halte de Forrières

La desserte est réduite à un train toutes les deux heures dans les deux sens.

- Amplitude horaire

- Gare de Jemelle

Sens Namur-Luxembourg :

Premier train : 6h46

Dernier train 23h22

Sens Luxembourg-Namur :

Premier train : 6h37

Dernier train : 22h35

Le premier train dans le sens Namur-Luxembourg à son départ en gare de Jemelle. Le dernier train dans le sens Luxembourg-Namur à son terminus en gare de Jemelle. Le week-end, 25 trains marquent l'arrêt à Jemelle dans les deux sens.

- Halte de Forrières

Sens Namur-Luxembourg

Premier train : 6h41

Dernier train : 20h47

Sens Luxembourg-Namur

Premier train : 7h10

Dernier train : 21h14

Le week-end, une dizaine de trains s'arrêtent à Forrières dans les deux sens.

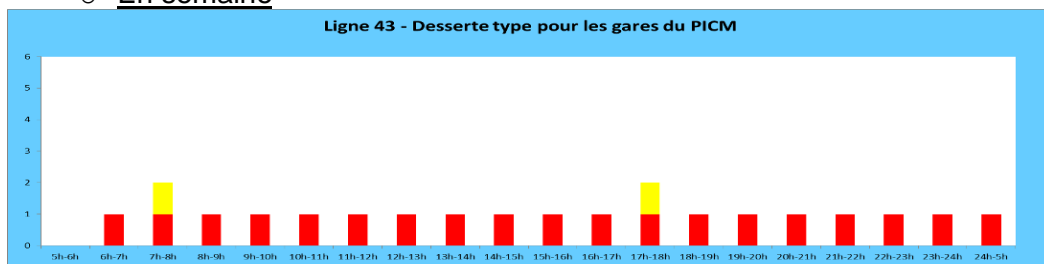
4.8.3.4 Cadencement

▪ **Ligne 43**

Le cadencement tient compte des trains qui font les trajets directs. Les graphiques ci-après indiquent le nombre et le type de trains passant par tranche horaire en semaine et le week-end. L'offre étant identique sur l'ensemble des gares de la ligne 43, le graphique ci-dessous montre la desserte générale de la ligne.

■ L = train local omnibus ■ IC = train InterCity ■ P = train de pointe (renforcement) ■ T = train touristique

○ En semaine



Graphique 1 : Nombre et type de trains par tranche horaire dans le sens Liège-Jemelle



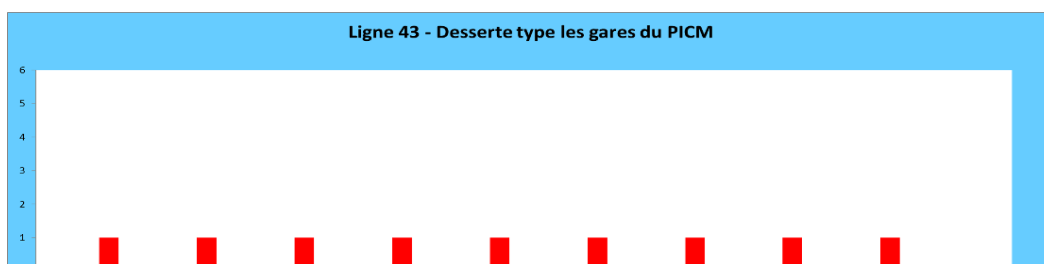
Graphique 2 : Nombre de type de trains par tranche horaires dans le sens Jemelle--Liège

○ Le week-end

En période touristique, un train touristique dessert les gares du PICM.



Graphique 3 : Nombre et type de trains par tranche horaire dans le sens Liège - Jemelle



Graphique 4 : Nombre de trains par tranche horaire dans le sens Jemelle - Liège

▪ **Ligne 162**

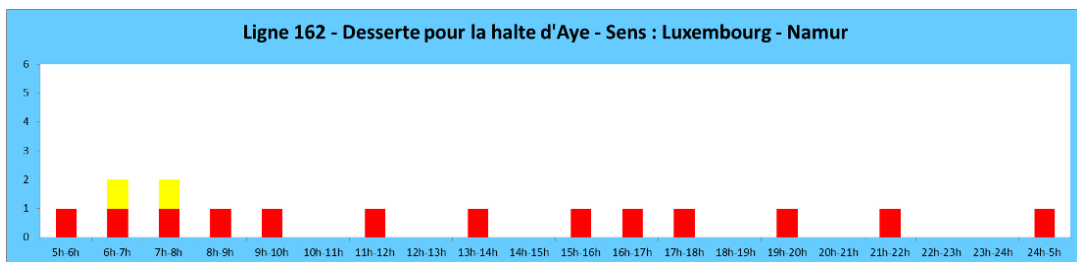
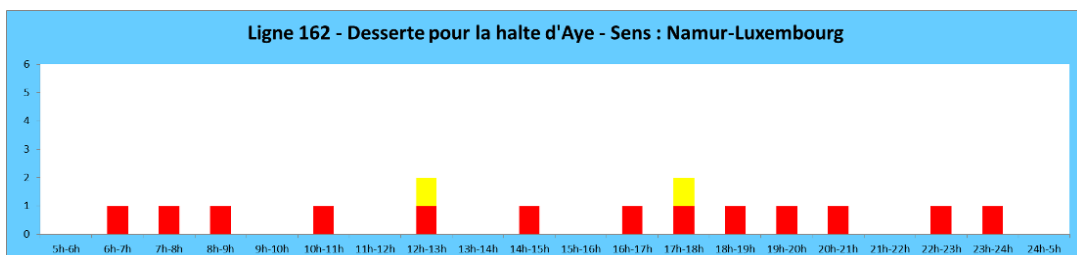
Le cadencement tient compte des trains qui font les trajets directs. Les graphiques ci-après indiquent le nombre et le type de trains passant chaque heure en semaine et le week-end.

L'offre ferroviaire est quasi identique aux gares de Marloie et de Jemelle. Aux haltes d'Aye et de Forrières, le cadencement est bien plus faible avec une moyenne d'un train / heure avec un renforcement à midi et à l'heure de pointe du soir.

Halte d'Aye

■ L = train local omnibus ■ IC = train InterCity ■ P = train de pointe (renforcement)

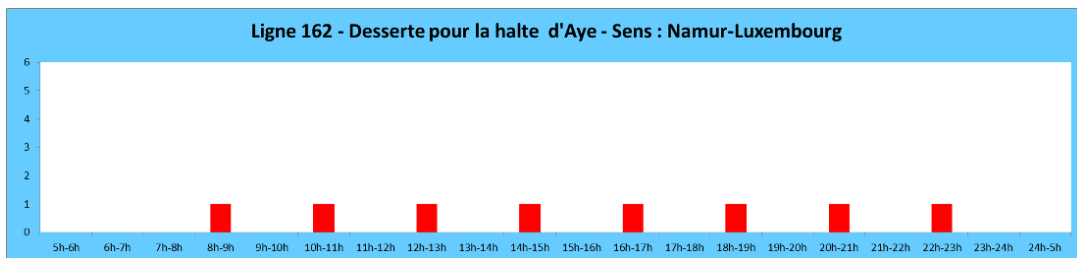
○ En semaine :



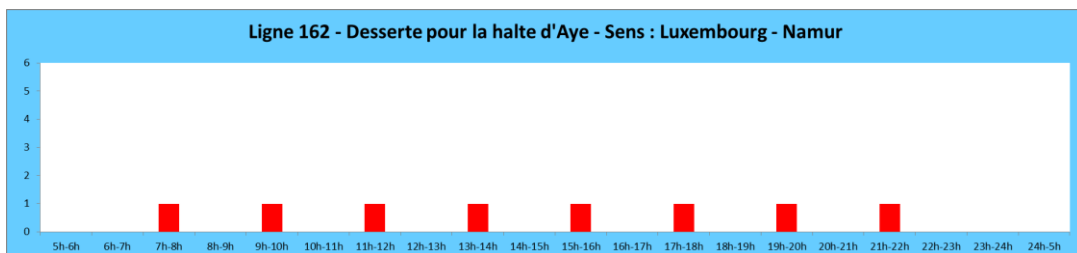
Graphique 5 : Nombre et type de trains par tranche horaire dans le sens Namur – Luxembourg

Graphique 6 : Nombre et type de trains par tranche horaire dans le sens Luxembourg - Namur

○ Le week-end :



Graphique 7 : Nombre et type de trains par tranche horaire dans le sens Namur-Luxembourg

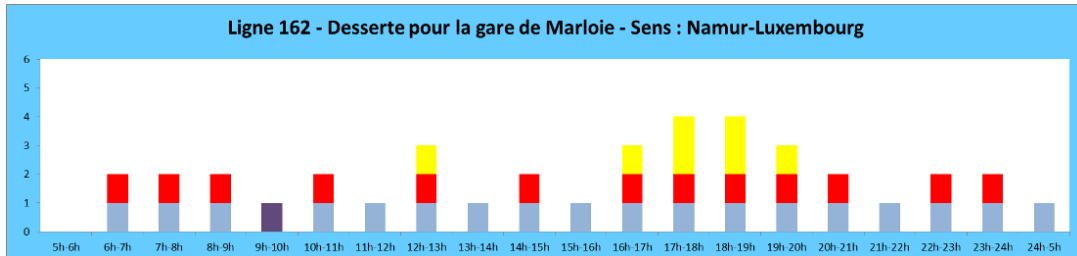


Graphique 8 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Luxembourg - Namur

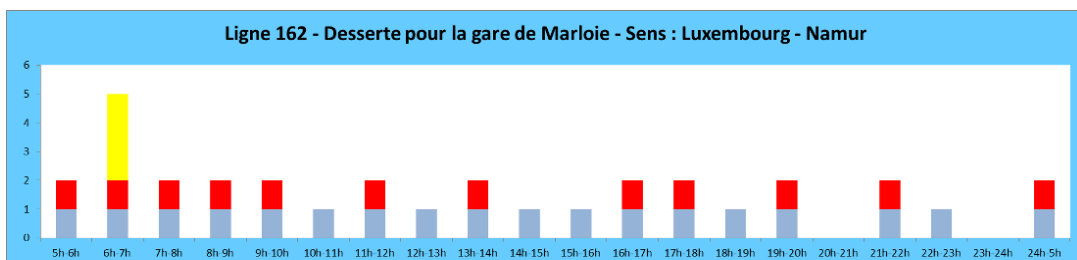
Gare de Marloie

■ L = train local omnibus
 ■ IC = train InterCity
 ■ P = trains de pointe (renforcement)
 ■ NT : train international

o En semaine

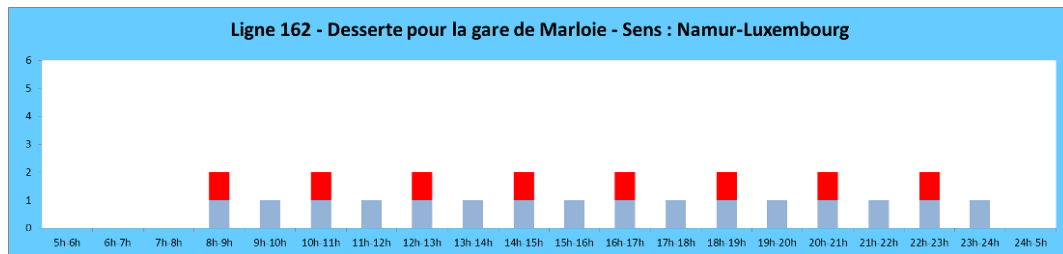


Graphique 9 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Namur -Luxembourg

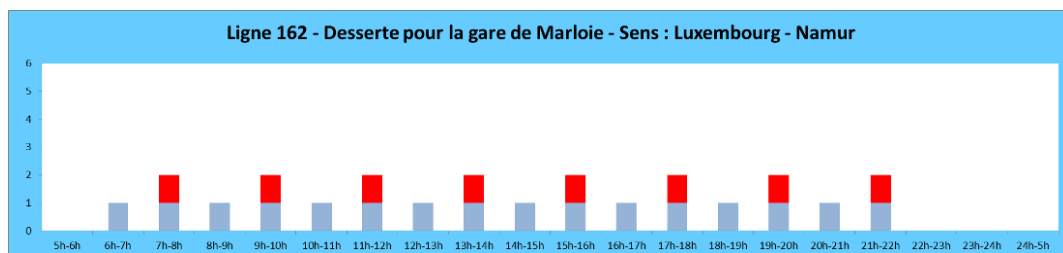


Graphique 10 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Luxembourg-Namur

o Le week-end



Graphique 11: Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Namur -Luxembourg

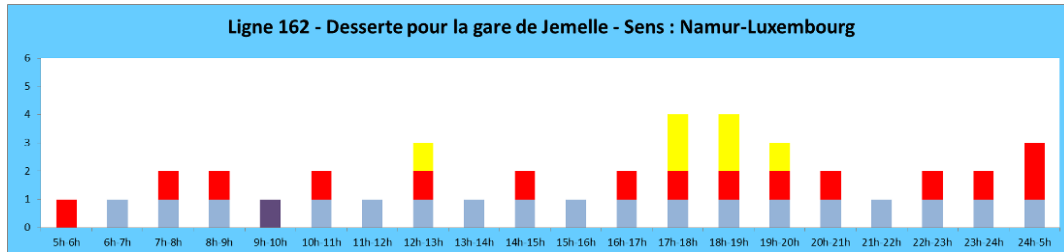


Graphique 12: Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Luxembourg-Namur

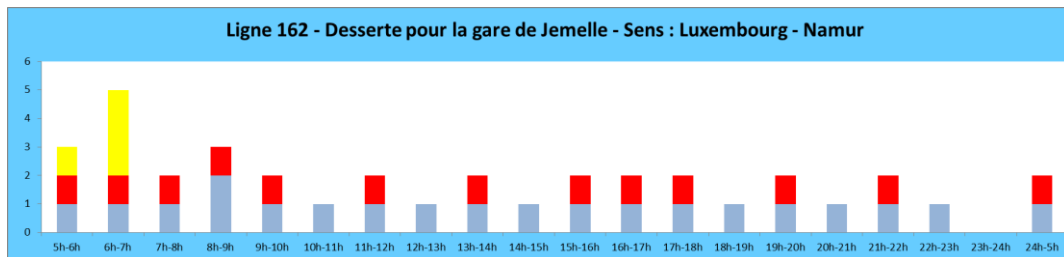
Gare de Jemelle

■ L = train local omnibus
 ■ IC = train InterCity
 ■ P = train de pointe (renforcement)
 ■ NT : train international

○ En semaine

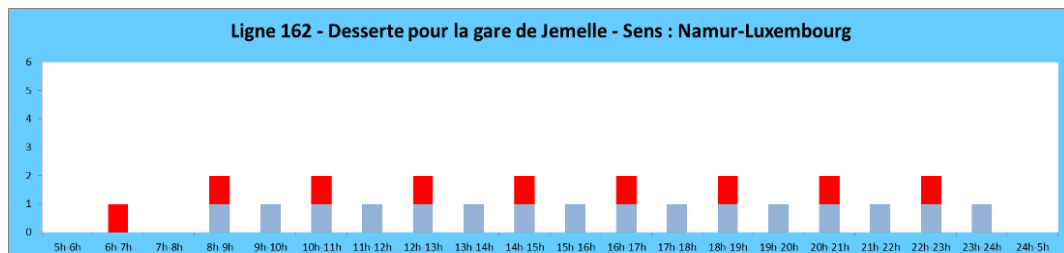


Graphique 13 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Namur -Luxembourg

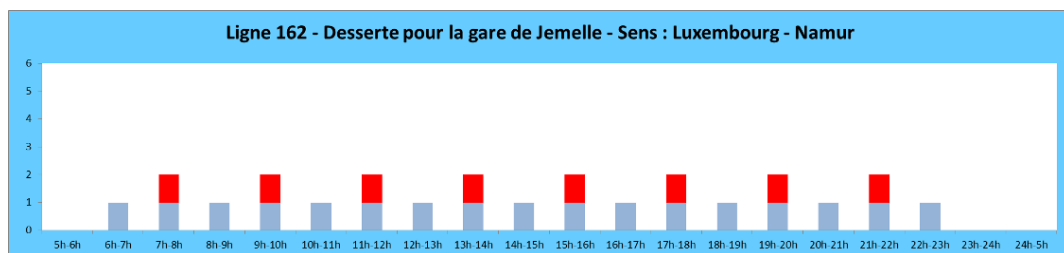


Graphique 14 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Namur -Luxembourg

○ Le week-end



Graphique 15 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Namur -Luxembourg

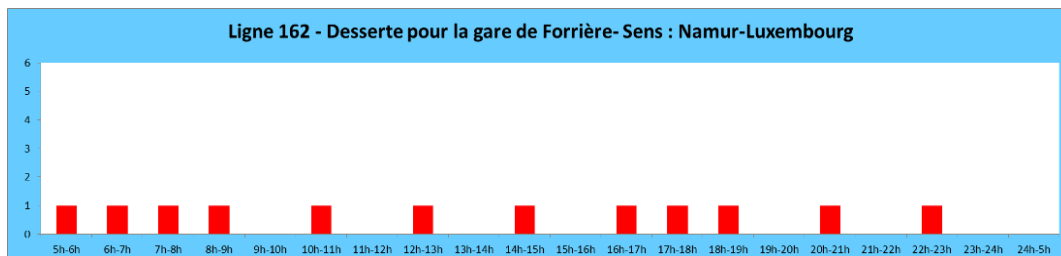


Graphique 16 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Luxembourg-Namur

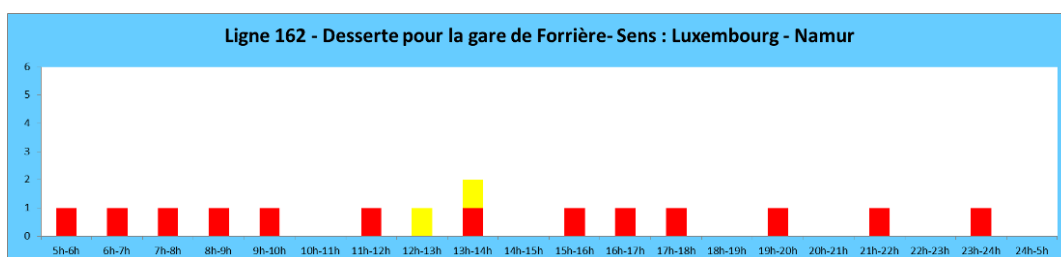
Halte de Forrières

■ L = train local omnibus ■ IC = train InterCity ■ P = train de pointe (renforcement)

- En semaine :



Graphique 17 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Namur-Luxembourg



Graphique 18 : Nombre et type de train par tranche horaire dans le sens Luxembourg-Namur

4.8.4 Temps de parcours

Les tableaux ci-dessous représentent les temps de parcours entre les gares du PICM (toutes lignes confondues) et aux gares d'Arlon, Namur et Liège.

Sur la ligne 43, le train est plus performant pour se déplacer entre les villes qui sont situées le long de la ligne. A noter que malgré une correspondance, le train est également plus performant pour atteindre la halte de Forrières lorsque l'on réside à Durbuy ou à Hotton.

Le train est plus performant que la voiture pour atteindre Namur ou Arlon lorsque l'on se situe à l'une des deux gares IC (Marloie / Jemelle) situées sur la ligne L162.

En revanche, le train est moins performant que la voiture lorsque l'on veut se rendre à Liège, Namur ou Arlon au départ d'une autre gare que Marloie ou Jemelle. Cela nécessite donc une correspondance.

Même si le train est plus rapide pour certaines relations, il faut prendre en compte le fait qu'il ne circule pas à toutes heures et ne permet pas des variantes de trajets. L'utilisation du train est donc moins flexible.

Toutefois, le train présente aussi l'avantage de ne pas requérir d'effort pour la conduite (moins stressant et fatiguant) et de permettre d'autres activités (lectures, travail sur PC portable, etc.). Une petite « perte de temps » est ainsi donc compenser par d'autres avantages. Pour des déplacements de plus de 30 minutes Marloie-Arlon ou Jemelle-Namur, cet avantage est significatif.

| | Bomal | Barvaux | Melreux-Hotton | Marche | Marloie | Jemelle | Aye | Forrières | Liège | Arlon |
|----------------|--------|---------|----------------|--------|---------|---------|--------|-----------|--------|--------|
| Namur | 1 h 08 | 1 h 04 | 57 min | 50 min | 34 min | 41 min | 46 min | 58 min | 40 min | 1 h 35 |
| Arlon | 2 h 09 | 2 h 05 | 1 h 58 | 1 h 51 | 59 min | 54 min | 1 h 12 | 57 min | 2 h 30 | |
| Liège | 46 min | 50 min | 57 min | 1 h 04 | 1 h 08 | 1 h 15 | 1 h 41 | 1 h 22 | | |
| Forrières | 35 min | 31 min | 24 min | 17 min | 9 min | 3 min | 13 min | | | |
| Aye | 43 min | 39 min | 32 min | 25 min | 3 min | 10 min | | | | |
| Jemelle | 27 min | 23 min | 16 min | 9 min | 4 min | | | | | |
| Marloie | 22 min | 17 min | 10 min | 4 min | | | | | | |
| Marche | 18 min | 14 min | 7 min | | | | | | | |
| Melreux-Hotton | 10 min | 6 min | | | | | | | | |
| Barvaux | 4 min | | | | | | | | | |

Tableau 30 : Temps de parcours minimal en train
Source : <http://www.b-rail.be/>

| | Bomal | Barvaux | Melreux-Hotton | Marche | Marloie | Jemelle | Aye | Forrières | Liège | Arlon |
|----------------|--------|---------|----------------|--------|---------|---------|--------|-----------|--------|--------|
| Namur | 59 min | 55 min | 51 min | 38 min | 41 min | 45 min | 37 min | 47 min | 44 min | 1 h 14 |
| Arlon | 1 h 13 | 1 h 14 | 1 h 18 | 1 h 02 | 1 h 05 | 1 h 01 | 1 h 03 | 56 min | 1 h 17 | |
| Liège | 40 min | 45 min | 55 min | 1 h 00 | 1 h 04 | 1 h 11 | 1 h 02 | 1 h 15 | | |
| Forrières | 44 min | 42 min | 36 min | 19 min | 14 min | 4 min | 17 min | | | |
| Aye | 31 min | 28 min | 22 min | 6 min | 9 min | 13 min | | | | |
| Jemelle | 40 min | 36 min | 31 min | 14 min | 10 min | | | | | |
| Marloie | 35 min | 29 min | 23 min | 8 min | | | | | | |
| Marche | 30 min | 26 min | 19 min | | | | | | | |
| Melreux-Hotton | 16 min | 12 min | | | | | | | | |
| Barvaux | 7 min | | | | | | | | | |

Tableau 31 : Temps de parcours minimal en voiture
Source : <http://www.mappy.fr/>

| | Bomal | Barvaux | Melreux-Hotton | Marche | Marloie | Jemelle | Aye | Forrières | Liège | Arlon |
|----------------|--------|---------|----------------|--------|---------|---------|-------|-----------|-------|-------|
| Namur | | | | | 7 min | | | | | |
| Arlon | | | | | 6 min | 7 min | | | | |
| Liège | | | | | | | | | | |
| Forrières | 9 min | 11 min | 12 min | | 5 min | | 4 min | | | |
| Aye | | | | | 6 min | 3 min | | | | |
| Jemelle | 13 min | 13 min | 15 min | 5 min | 6 min | | | | | |
| Marloie | 13 min | 12 min | 13 min | 4 min | | | | | | |
| Marche | 12 min | 12 min | 12 min | | | | | | | |
| Melreux-Hotton | 6 min | 6 min | | | | | | | | |
| Barvaux | 3 min | | | | | | | | | |

Tableau 32 : Comparaison du temps de parcours entre le train et l'automobile



Train plus performant que la voiture



Temps de parcours train / voiture ± équivalent



Train moins performant que la voiture

4.9 Aspects techniques

4.9.1 Le matériel roulant

4.9.1.1 Ligne 43

Sur la ligne 43, les relations entre Liège et Jemelle sont assurées par un seul type de matériel roulant.

Train Local Omnibus (L)



Photo 1 : Am 63 - www.belrail.be

La desserte est assurée par des automotrices bi-caisses (62-65 / 66-70) permettant une vitesse maximale de 120 / 130 km / h. Du matériel de cette série a déjà été retiré du service commercial. Ce matériel devrait être remplacé à terme par des automotrices tri-caisses du constructeur Siemens, de la série Desiro ML (Main Line).



Photo 2 : Am Desiro ML - [Wikipedia](https://en.wikipedia.org/wiki/Desiro_ML)

4.9.1.2 Ligne 162

Sur la ligne 162, la desserte est assurée par différents types de matériel roulant.

Train Local Omnibus (L)



Photo 3 : Am 66 - www.belrail.be

La desserte L Ciney-Librumont est assurée par des automotrices bi-caisses (66-70 ou 73-79). La vitesse maximale est de 130 / 140 km / h. Ce matériel est en cours de remplacement par des automotrices tri-caisses constructeur Siemens, de la série Desiro ML (Main Line).

InterCity (J)

La majorité du matériel roulant utilisé pour cette relation est une automotrice AM96 (tri-caisse). Elle permet une desserte suburbaine et de longue distance. Ses bonnes capacités en freinage et en accélération lui permettent des arrêts fréquents.

Les AM96 501 à 524 sont équipées pour opérer jusqu'à la gare de Luxembourg et sont exploités en unités multiples soit 6 voitures. La vitesse maximale des automotrices est de 160 km / h.



Photo 4 : Am 96 - www.belrail.be

Il existe également à certaines heures des relations assurées par des voitures à étages M6 et des locomotives de la série 20 ou de la série 13. La relation est effectuée en mode Push-Pull avec la locomotive à une extrémité et la voiture pilote à l'autre extrémité (avec les motrices 13 ou 18 seulement). Ce mode d'exploitation permet des gains de temps puisqu'il n'y a pas de manœuvre de retournement à effectuer. Ces relations sont en grande majorité terminus à Arlon.

Les locomotives de la série 20 ont été les plus puissantes du parc de la SNCB pendant près de 25 ans, et ce sont les seules en traction CC (3 essieux par bogie). Cela leur permet de graver les pentes existant sur la ligne en direction du Luxembourg avec des trains lourds. Elles sont aptes à 140km / h. Elles quitteront toutefois le service actif en décembre 2013.

Leur remplacement par des locomotives série 13 et 18 garantit une puissance au moins équivalente. La perte d'adhérence qui proviendrait des bogies BB au lieu de CC sur ces locomotives est compensée par des systèmes électroniques anti-patinage, reconnus comme très efficaces sur la série 18.

Les voitures M6 sont les dernières versions de voitures à étages livrée par Bombardier et Alstom. Elles offrent un bon confort avec notamment l'air conditionné.



Photo 5 : Locomotive série 20 - www.belrail.be



Photo 6 : Voiture Pilote M6 - www.belrail.be

À côté de ces relations, il existe encore quelques trains internationaux reliant la Suisse à Bruxelles en passant par Luxembourg.

Ceux sont les Euro-City Iris (97 / 96) et Vauban (90 / 91). Ces relations sont réalisées par des rames tractées avec une locomotive de la série 20 ou de la série 13 et du matériel voyageur SNCB I10, SNCF Corail/TER ou SBB-CFF. L'Euro City Iris circule avec des voitures issues du parc des SBB-CFF et le Vauban avec un parc mixte SNCF-SNCB.



Photo 7 : Locomotive 20 avec matériel CFF sur l'Iris
Source : fido.belg.trains

4.9.2 L'infrastructure

4.9.2.1 La ligne 162

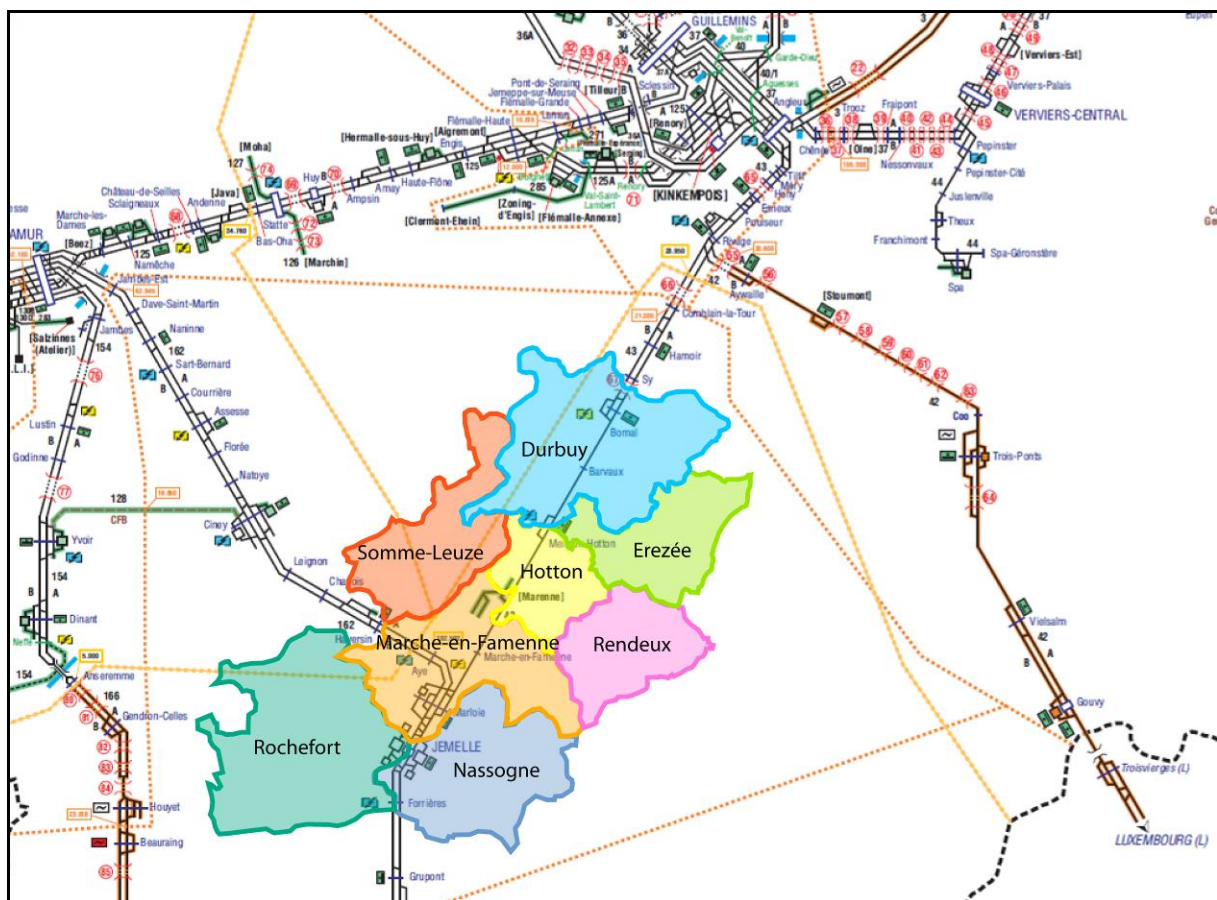
Cette ligne est électrifiée en 3kV continu⁶ et à double voie. La ligne est équipée du bloc automatique et du système de signalisation TBL1+ sur pratiquement l'ensemble de la ligne. La section Arlon-Luxembourg sera équipée courant 2012. Il est également possible de circuler à contrevoie.

La vitesse de référence de la ligne est de 130 km / h. Il existe un point singulier en ce qui concerne la vitesse sur le territoire du PICM. La section entre les gares de Jemelle et de Forrières est limitée à 100 km / h suite aux nombreuses courbes.

4.9.2.2 La ligne 43

Cette ligne comporte deux sections. La première est à double voie entre la gare d'Angleur (région de Liège) et celle de Bomal (Durbuy). Sur cette section, la vitesse de référence est de 90 km / h.

La seconde section est à voie unique entre Bomal et Marloie. Sur celle-ci, la vitesse de référence est de 120 km / h. Les zones de croisements sont situées en gare de Bomal, Melreux-Hotton. A Marloie la L43 rejoint la L162.



Carte 27 : Carte technique du réseau SNCB, DRR 20112

Source : Infrabel

⁶ Il existe un projet d'électrification des lignes desservant la province du Luxembourg à 25 kV ~ (sans calendrier de réalisation déjà arrêté). Lors de la modernisation de la ligne les portiques de caténaire sont prévus en conséquence.

4.9.2.3 Le trafic marchandises

Le trafic de marchandises sur la ligne 43 est plus que limité. Un seul train dessert occasionnellement le camp militaire de Marche-en-Famenne.

Sur la ligne 162, le faible trafic de marchandises résiduel qui existe est un trafic de desserte locale. Cette réduction du trafic s'explique par l'électrification de l'axe Athus-Meuse qui capte l'essentiel du trafic fret depuis l'est de la France et du Luxembourg. Néanmoins il subsiste un trafic fret à destination de la scierie de Marloie.

4.10 Projets concernant l'infrastructure et les points d'arrêts

4.10.1 La position de la Province du Luxembourg

Rédigé en février 2012 par les Forces Vives du Luxembourg, le **mémoire sur la «SNCB et mobilité en province de Luxembourg»** a pour but de donner la vision de la province sur le développement du chemin de fer à l'horizon 2020.

Il intervient dans un contexte de transformation du paysage ferroviaire (réforme de la SNCB, nouveau plan de desserte IC / IR) et vient en complément de l'étude réalisée par Tritel sur l'investissement au niveau de l'infrastructure ferroviaire en Wallonie.

Le mémoire pointe certaines difficultés du train en province du Luxembourg. Parmi ces difficultés, on peut noter les problèmes de ponctualités des trains qui étaient de 85,7% en 2010 ou les ruptures de correspondances aux gares importantes du territoire (Marloie-Jemelle, Libramont, Marbehan et Arlon).

Les priorités du document visent à améliorer ces difficultés en améliorant le cadencement des trains sur l'ensemble des lignes de la province, les correspondances aux gares importantes, la fiabilité du matériel par son remplacement et à renforcer la nature internationale de la ligne 162.

Les priorités qui portent sur les lignes de notre territoire (L43 et L162) sont les suivantes :

- **L 43**
 - Augmenter la capacité de la ligne soit par la réalisation de plusieurs évitements à Marche-en-Famenne ou à Bomal, soit par le prolongement de la double voie ;
 - Améliorer les correspondances en gare de Marloie ;
 - Renforcer la fréquence des trains avec au moins 2 trains / h par sens ;
 - Correspondances direct avec Liège avec 1 train / h au minimum y compris le week-end (trains semi-direct, IR).

- **L 162**
 - Maintien de la jonction Nord-Midi ;
 - Mise en place d'un train pendulaire ;
 - Remise en service du raccordement entre la L162 et la L165-166 peu avant la gare de Libramont pour avoir une souplesse d'exploitation ;
 - Cadencement des IC à la demi-heure ;
 - Rectification des courbes entre Poix-Saint-Hubert et Grupont ;
 - Fin des travaux sur l'infrastructure pour 2016-2017 ;
 - Création d'un TER – Lux entre le Grand-Duché et Libramont.

L'amélioration de la desserte et de l'infrastructure pour la L162 doit permettre d'affirmer la fonction internationale de la ligne avec le Grand-Duché et des villes comme Strasbourg.

Le document datant de Février 2012, plusieurs demandes au niveau de la L162 (type de matériel et infrastructure) ont vu, soit leurs délais de réalisation augmenter dans le temps (infrastructure), soit le choix pour le matériel roulant n'a pas encore été décidé. (cf.4.10.3).

4.10.2 Les points d'arrêts

Au niveau des points d'arrêts, les projets concernent les gares de Marche-en-Famenne, Barvaux et Melreux-Hotton.

4.10.2.1 *Marche-en-Famenne*

Infrabel a le projet de supprimer le passage à niveau n°55, situé à la sortie de la gare de Marche-en-Famenne en direction de Jemelle. Cette suppression s'accompagne par la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voie.

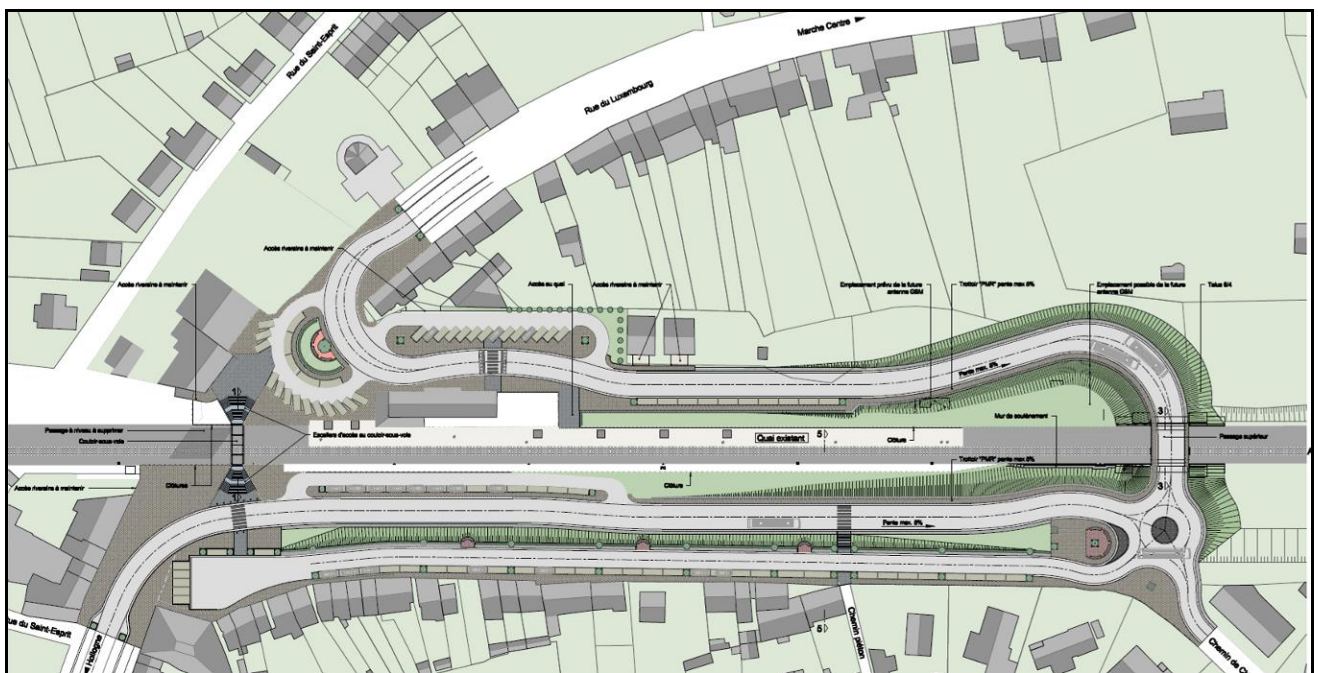


Figure 11 : Projet de suppression du passage à niveau n°55 – Source Infrabel

4.10.2.2 Hotton

Au niveau de la gare de Melreux-Hotton, Infrabel projette une amélioration de l'infrastructure, avec dans un premier lot la mise à double voie pour la réalisation d'une zone de changement de tension et dans un second lot, l'entretien général des ouvrages d'arts.

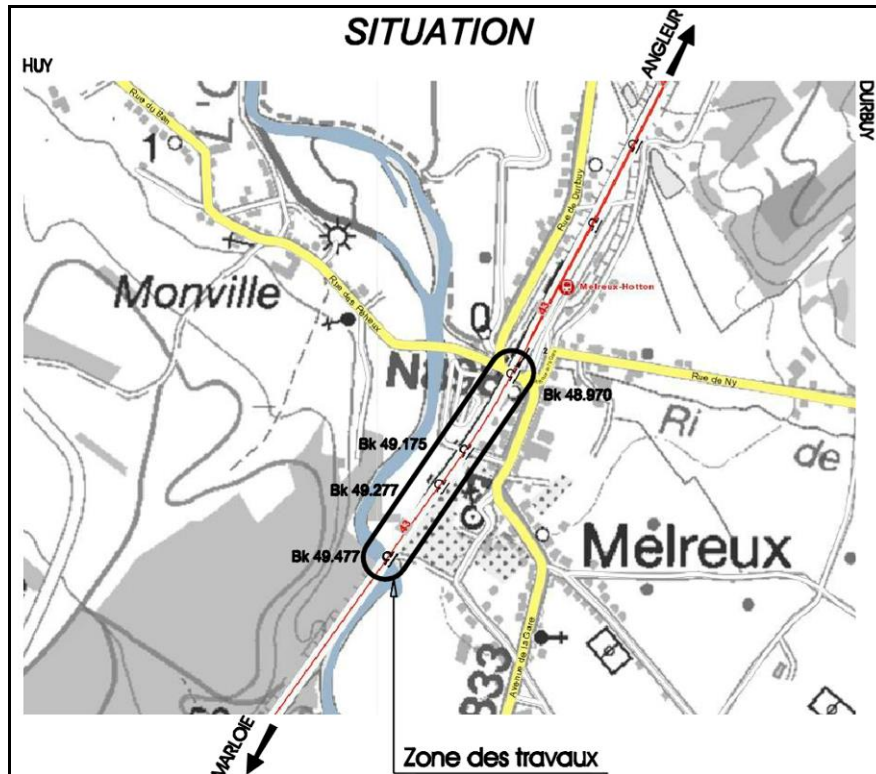


Figure 12 : Projet Infrabel d'amélioration de l'infrastructure

4.10.2.3 Durbuy

Au niveau de la gare de Barvaux, Infrabel envisage la suppression du passage à niveau n°38. Cette suppression s'accompagne par la construction d'un passage supérieur et d'un couloir sous voie.

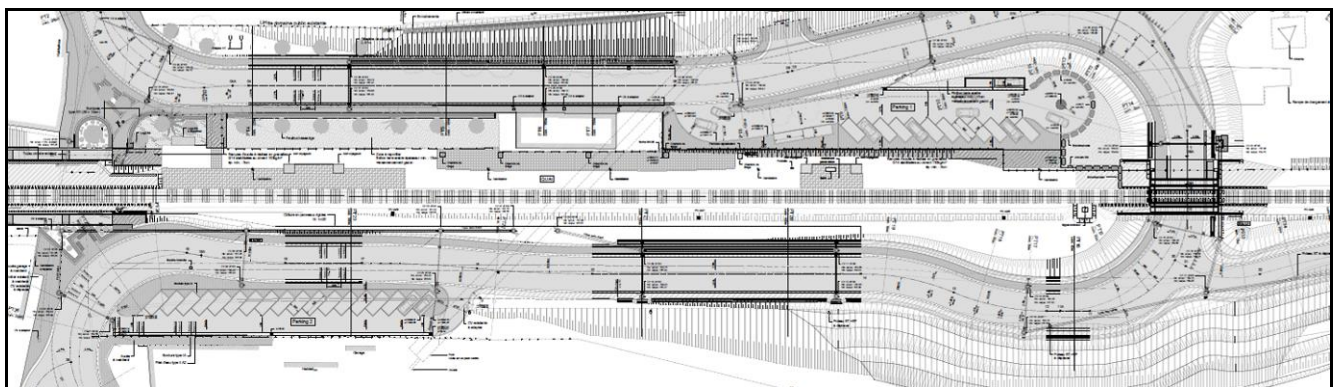


Figure 13 : Projet de suppression du passage à niveau n°38 – Source Infrabel

4.10.3 L'infrastructure.

4.10.3.1 *La ligne 43*

Infrabel a pour projet de rallonger la section à double voie en gare de Melreux-Hotton afin de créer une zone de changement de tension 3kv / 25kv.

Le projet de modernisation du rail en Wallonie (2013-2025), doit permettre la réalisation de nouveaux évitements afin d'améliorer l'exploitation de la ligne et d'y faire circuler 2 trains par heure contre 1 train par heure actuellement. L'horaire des trains serait conçu pour s'insérer dans la trame des nœuds de correspondances de Liège-Guillemins et de Marloie.

L'augmentation de la capacité de la ligne permettrait des correspondances attractives à la gare de Marloie en direction de Namur et d'Arlon.

Ce service pourrait être complété par des trains semi-direct (IR) au départ de Jemelle ou Marloie aux heures de pointes du matin et du soir afin de réduire le temps de parcours en direction de Liège.

Cette possibilité avait été suggérée par le PCM Ourthe-Amblève-Condroz réalisé en 2003. Ce PCM se situe juste à la limite nord de notre territoire d'étude. La mise en place de trains IR permettrait de réduire le temps de parcours vers Liège de \pm 15-20 minutes. À côté de cette desserte, le PCM préconisait également l'ajout de trains L (omnibus) supplémentaires aux heures de pointes avec 1 train L vers Liège matin / soir et 2 trains L vers Jemelle matin / soir. La seule demande qui a été retenue est le cadencement à l'heure des trains L au lieu de toutes les deux heures.

Le plan d'investissements 2013-2025 d'Infrabel prévoit de créer trois catégories de lignes ferroviaires :

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

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

L'arrêt des investissements ouvrirait la voie à une possible fermeture de la ligne bien que cette mesure ne soit pas acceptable dans un contexte où l'on essaye de réduire l'utilisation de l'automobile. A l'heure actuelle cette éventualité n'a pas été décidée par le Conseil d'Administration du groupe SNCB puisque le plan est en cours d'approbation.

Le plan déciderait un arrêt des investissements, l'entretien courant de la ligne est toujours maintenu.

4.10.3.2 La ligne 162

Dans le cadre du projet « EuroCapRail⁷ », Infrabel effectue des travaux d'amélioration du tracé de la voie (reprise des rails, du ballast et réduction des rayons de courbure) en vue d'augmenter la vitesse de référence sur la ligne. Ces travaux ont pour but de relever la vitesse à 160 km / h là où la voie le permet. Dans les autres secteurs, il s'agirait de section à 140-150 km / h.

En parallèle, des travaux sont en cours au niveau de la caténaire afin de pouvoir dans le futur basculer du 3kv continu à du 25kV alternatif monophasé.

La fin du chantier était prévue pour 2013 mais en l'état actuel de l'avancement des travaux, le chantier sera vraisemblablement reporté d'une dizaine d'années pour s'achever en 2022.

Concernant le matériel roulant, des discussions étaient en cours pour le choix d'un nouveau matériel roulant plus performant. Ce nouveau matériel pourrait être une rame pendulaire permettant des gains de temps en fonction du nombre d'arrêt. Le choix du matériel n'a pas été confirmé par le groupe SNCB.

Dans le but de réduire le temps de parcours aux heures de pointe à destination de Bruxelles, une solution proposée serait de mettre en place des trains IC sans arrêts entre Bruxelles et Ciney par exemple ou avec un arrêt en gare de Namur afin de permettre des correspondances avec les villes de la dorsale wallonne.

Pour la ligne 162, le plan d'investissement prévoit de classer la ligne en catégorie B.

⁷ Projet de liaison entre les capitales européennes (Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg).

4.10.4 Position de la Province du Luxembourg sur le Plan d'investissements d'Infrabel 2013-2025

Une table ronde a été réunie le 11 janvier 2013 à l'initiative du gouverneur de la Province du Luxembourg Monsieur B. Caprasse suite aux informations reçues sur le plan d'investissements pluriannuel d'Infrabel.

Le plan n'a pas encore été avalisé par le gouvernement fédéral.

Infrabel aurait proposé au gouvernement trois axes d'investissement prioritaires :

- La sécurité ;
- La ponctualité ou le maintien en état du réseau ;
- L'extension de la capacité du réseau.

Les deux lignes (L43 et L162) qui traversent le territoire d'étude font l'objet de demandes différenciées.

- La ligne 43

Lors de cette réunion, il a été décidé de refuser le projet de classement de la ligne en catégorie C.

- La ligne 162

Le report de la fin des travaux à 2022 permet à Infrabel de solliciter à nouveaux les fonds européens à hauteur de 60 millions d'euros sur 180 millions d'euros investis.

Les décisions pour cette ligne prise par le comité de vigilance est d'une part de refuser le classement en catégorie B de la 162 et d'autre part de soutenir le maintien des investissements afin de conférer à cette ligne, le caractère international qu'elle mérite.

Par ailleurs, le comité de vigilance propose de sortir les investissements de la ligne de la clef de répartition 60 / 40 comme ce fut le cas pour le financement des lignes à grandes vitesses.

Enfin, des études ont montrées que le taux de rentabilité de la ligne Bruxelles-Zürich est positif et les investissements auraient un impact positif aux niveaux local, régional, national et international.

4.11 Demande

4.11.1 Fréquentation des gares

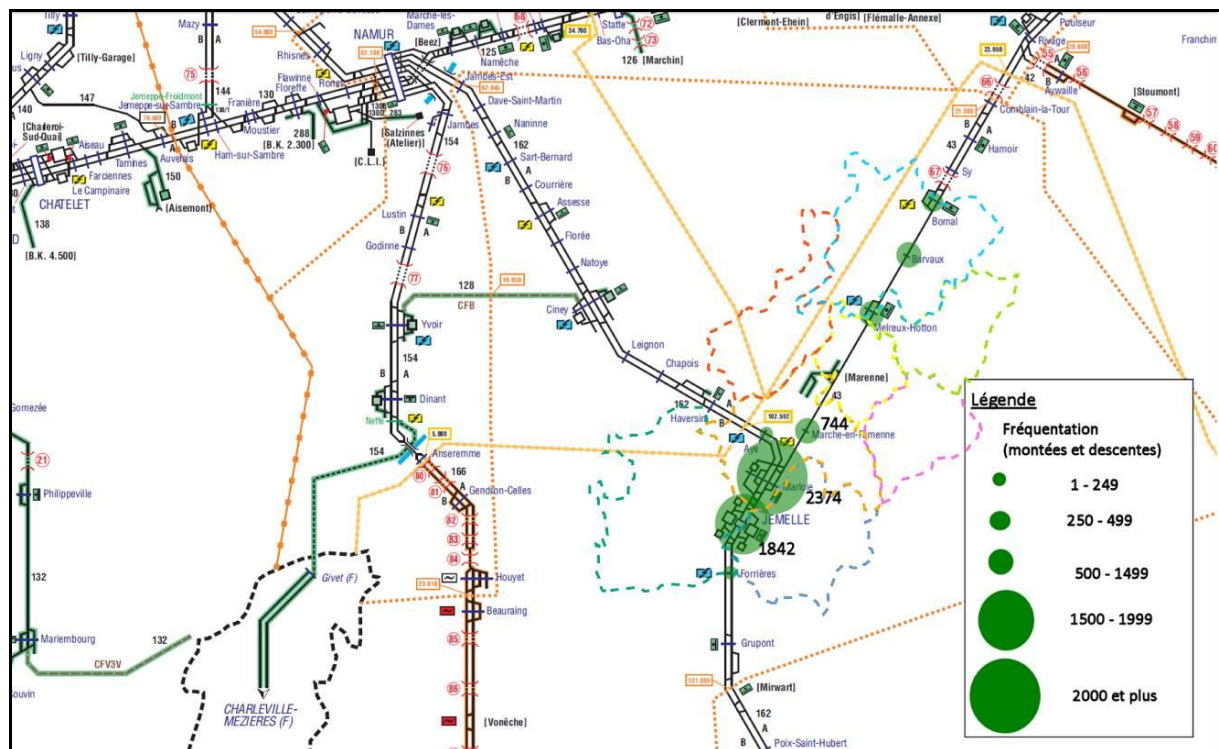
La carte ci-dessous indique la fréquentation journalière des gares en semaine en 2009.

Sur le territoire du PICM, la gare ayant la fréquentation (montées / descentes) la plus importante est Marloie (2.374). Cela s'explique par sa position de nœud ferroviaire (L162 + L43). En termes de fréquentation, elle se situe dans les 3 gares les plus fréquentées de la province du Luxembourg. Les deux gares les plus fréquentées en province du Luxembourg sont Arlon (5696) et Libramont (4884).

La gare de Jemelle est la seconde en gare au sein du territoire d'étude pour la fréquentation (1824). En province de Namur, elle est devancée par Ciney (5298) et par Namur (35546). Sa fréquentation plus faible que la gare de Marloie s'explique par son éloignement par rapport à la ville de Rochefort et population plus importante au sein de Marche et Marloie.

Les gares de la L43 ont des fréquentations qui varient entre 480 et 750 voyageurs montés. La halte de Marche-en-Famenne connaît plus de fréquentation (744) mais la ville est le pôle d'attraction du territoire. Sur la ligne 43, la gare de Bomal est celle qui connaît le moins de fréquentation (486).

Les haltes d'Aye et de Forrières connaissent une fréquentation bien moindre (inférieur à 200 montées / descentes par jour)



Carte 28 : Fréquentation (montées et descentes) journalière des gares en semaine (2009)
Source : SNCB – Fond de Plan DRR 2012 (Infrabel)

4.11.2 Abonnements

Nous avons fait la demande auprès de la SNCB. La SNCB depuis ne communique plus ces données sur les abonnements.

4.12 Gares et points d'arrêt

4.12.1 Gares de la ligne 43

4.12.1.1 *La gare de Bomal*



Photo 8 : Bâtiment voyageur à Bomal



Photo 9 : Parking voyageur à Bomal

La gare de Bomal offre :

- Un Bâtiment voyageur ouvert ;
- Un parking gratuit pour les automobilistes et les cyclistes. Le parking se divise en deux zones. La première jouxte le bâtiment voyageur et a une capacité de 6 places. La seconde zone se situe de l'autre côté des voies et la capacité estimée est de ± 26 places.
- Un parking PMR;
- Des abris sont présents sur les quais
- Un parking de ± 9 places réservé au personnel de la SNCB
- La gare possède des quais bas mais pas de rampe PMR amovible.
- Deux points d'arrêts avec le réseau de bus TEC Namur-Luxembourg et de Liège-Verviers ;

Le passage à niveau traverse la N806 et permet passer d'un quai à l'autre

Cette gare offre les services de base attendus.



Figure 14 : Abords de la gare SNCB de Bomal

4.12.1.2 La halte de Barvaux

La halte de Barvaux est relativement éloignée du centre de Barvaux. La halte n'a pas de bâtiment voyageur fonctionnel. Le quai est équipé de deux abris en béton.

La zone de parking permet d'accueillir ± 34 places et un poteau de bus situé en contrebas permet d'effectuer une correspondance avec le réseau TEC.

Le quai est bas. La halte de possède pas de rampe PMR amovible.

D'une manière générale, la halte est équipée des aménagements les plus sommaires.



Figure 15 : Abords de la halte SNCB de Barvaux

4.12.1.3 La gare de Melreux-Hotton



Photo 10 : Bâtiment voyageur à Melreux

La gare de Melreux-Hotton est la gare mieux équipée de la ligne 43 à l'exception de Marloie et de Jemelle.

Son bâtiment voyageur a été refait et permet d'améliorer la qualité de service pour les voyageurs. Les quais ne disposent pas d'abris.

Un parking de 13 places est situé juste derrière ainsi que le parking PMR (2 places). A noter qu'au niveau du parking PMR, les trottoirs ne sont pas à niveau avec la chaussée. Une zone dépose minute est présente en bordure de la zone bus.

Des parkings vélo sont installés devant et derrière le bâtiment voyageur.

La zone bus permet plusieurs correspondances avec plusieurs lignes. Les quais sont disposés en « quai à quai ».



Photo 11 : Arrêts de bus à Melreux

La raquette de retournement permet de faciliter les manœuvres des bus et des véhicules provenant du parking.

Les quais sont bas et donc non conçu pour les PMR.

Des friches appartenant à Infrabel sont présentes des deux côtés des voies ferrées.



Figure 16 : Abords de la gare SNCB de Melreux

4.12.1.4 La halte de Marche-en-Famenne

L'amélioration de la qualité de service pourrait passer par une réouverture du bâtiment voyageur. Le bâtiment voyageur a été reconverti pour accueillir des associations. L'ancienne cour ferroviaire est restée pavée.

Deux zones de parking permettent d'accueillir respectivement ± 17 véhicules et ± 25 véhicules.

Le quai est aménagé avec des abris en béton. La halte ne dispose pas de rampe PMR amovible.



Photo 12 : Abris voyageurs en béton

La halte Marche-en-Famenne permet des correspondances avec le réseau TEC bien que les poteaux d'arrêts se situent de l'autre côté du passage à niveau et soient assez éloignés de la halte. Le passage à niveau est situé sur la N856.



Figure 17 : Abords de la halte SNCB de Marche-en-Famenne

4.12.2 Gares de la ligne 162

4.12.2.1 La Halte d'Aye

Le seul service présent à la halte d'Aye est la présence d'un parking gratuit de ± 27 places, côté quai de Namur et un parking de ± 23 places en direction de Marloie.

L'arrêt TEC se situe de l'autre côté des voies sur la rue du Vivier ce qui facilite les correspondances vers Marloie mais pas vers Namur (pont et Rue Grande).



Photo 13 : Quais bas



Figure 18 : Abords de la halte SNCB d'Aye

4.12.2.2 La gare de Marloie



Photo 14 : Bâtiment voyageur de Marloie

La gare de Marloie possède de nombreux services et offre à ses usagers :

- Un bâtiment voyageur accessible et un point d'accueil PMR y est présent.
- Trois zones parking gratuit pour les automobilistes (\pm 74 places, \pm 32 places et \pm 117 places) et un parking vélo;
- Des abris sont présents sur les quais
- Des correspondances avec le réseau de bus TEC Namur-Luxembourg. Des espaces sont réservés pour les arrêts de bus face à la gare ;
- Les quais sont surélevés pour faciliter la montée des PMR ;
- Une rampe PMR amovible est disponible.
- Des passages sous voies permettent d'accéder aux différents quais.
- Une consigne.



Photo 15 : Parking vélos à Marloie



Photo 16 : Abris voyageurs à Marloie

Ce pôle d'échange offre plusieurs opportunités pour favoriser une intermodalité relativement complète.

L'absence de Kiss&Ride (dépose-minute) oblige les voitures à utiliser l'emplacement des arrêts TEC comme zones de dépose-minute. Cela engendre donc un conflit d'usage de l'espace entre les bus et les voitures.



Figure 19 : Abords de la gare SNCB de Marloie

4.12.2.3 La gare de Jemelle



Photo 17 : Bâtiment voyageur de Jemelle

Cette gare offre les mêmes services de base que la gare de Marloie. On peut ajouter la présence d'un buffet. Le bâtiment voyageur héberge un point d'accueil PMR.

Deux zones de parking gratuit existent. La première se situe à côté de la gare routière et à une capacité de 24 places. La seconde zone est située à côté de l'ancienne halle à marchandises. Le nombre de place est de 146 places. La poche de parking de \pm 30 places située le long du talus, est en conflit d'usage avec les arrêts de bus.

Enfin un parking payant de 46 places est également présent. On note également la présence d'un parking de \pm 59 place à côté du bâtiment voyageur. Ce parking est réservé aux personnels de la SNCB.

Des parkings vélos sont disponibles de part et d'autre du faisceau ferré.

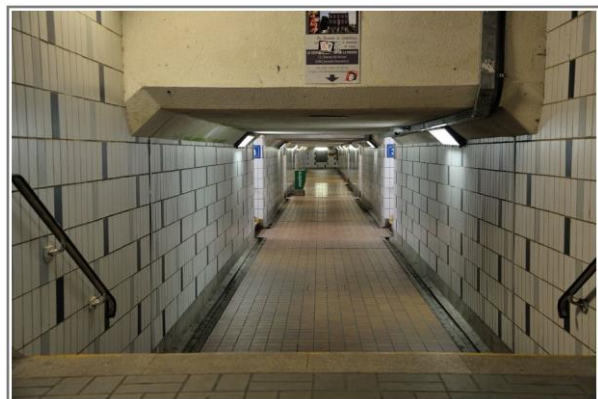


Photo 18: Passage sous voies à Jemelle

Les quais sont bas et ne permettent donc pas un accès facile pour les PMR. Néanmoins, une rampe PMR amovible est disponible.

Les accès aux quais se font par un passage souterrain. Le passage est traversant et relie les voies de part et d'autre de la gare. Le couloir sous-voies est en parfait état d'entretien et relativement lumineux.

Des abris pour les voyageurs sont présents sur les quais.



Photo 19 : Quais bas à Jemelle

Au niveau des correspondances avec les TEC, les arrêts de bus sont bien formalisés le long du bâtiment voyageur.

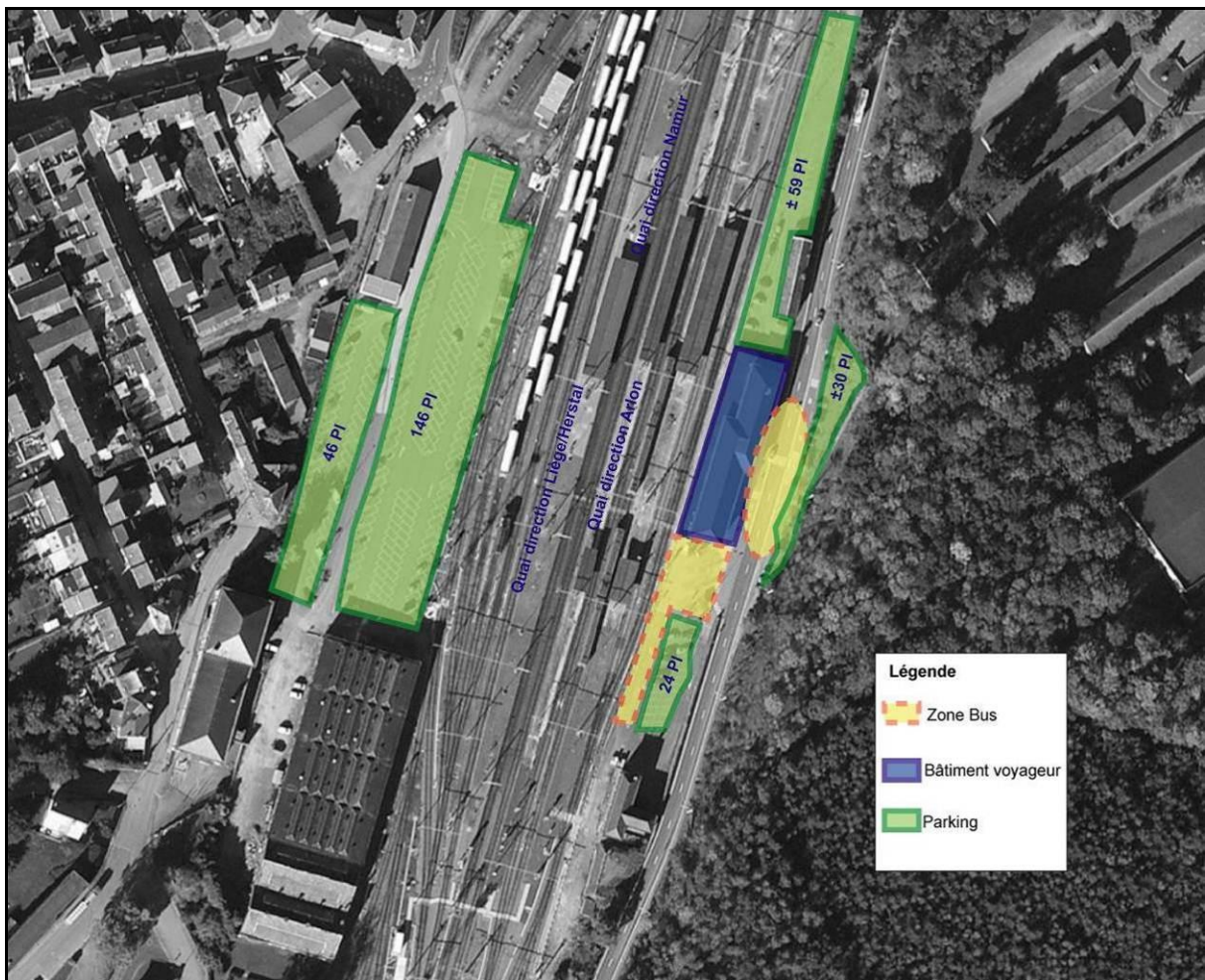


Figure 20 : Abords de la gare SNCB de Jemelle

4.12.2.4 La Halte de Forrières

La halte de Forrières dispose de peu de service. Le bâtiment voyageur n'est plus fonctionnel et transformé en habitation. Le parking situé en face de la halte a une capacité de ± 35 places. Les quais sont bas et un abri est présent sur le quai en direction de Namur.



Photo 20 : Quais bas à Forrières



Figure 21 : Abords de la halte SNCB de Forrières

4.13 Intermodalité

Cette question est traitée au chapitre 5 sur l'intermodalité des transports en commun ci-après.

4.14 Synthèse

- La ligne 162 possède une bonne desserte IC vers Namur et vers Arlon / Luxembourg, avec des fréquences régulières d'au moins un train par heure en semaine et une amplitude horaire étendue vers Namur et Luxembourg ;
- La modernisation de la ligne 162 (réfection des voies, du ballast et pose de nouvelles caténaires) en vue d'un rehaussement de la vitesse autorisée est en cours mais la fin complète de la modernisation serait terminée pour 2022.
- La modernisation prévoit entre autres la rectification de 10 courbes dans le cadre du projet de mise à 160 km / h de la ligne 162 ;
- La ligne 43 possède une bonne desserte interne au territoire d'étude et vers Liège avec un train L par heure en semaine et toutes les deux heures le week-end ;
- Le temps de parcours est compétitif pour la desserte interne au PICM et en direction de Namur et d'Arlon ;
- Marche-en-Famenne et Durbuy profitent de la présence deux gares sur leur territoire au contraire des communes de Somme-Leuze, Erezée et Rendeux n'ont pas de gare ou de halte sur leur territoire ;
- Plan d'investissement pour le réseau ferré en Wallonie (2013-2025) en cours d'élaboration et d'approbation.

5 L'intermodalité des transports en commun

5.1 Intermodalité

L'étude des déplacements domicile-travail de 2008 pour les trois communes les plus peuplées de la zone d'étude révèle que la population active qui se déplace en dehors de l'arrondissement de Marche-en-Famenne travaille principalement à Namur et en Région Bruxelloise, que celle de Rochefort se rend essentiellement à Marche-en-Famenne et à Namur et que la population active de Durbuy se déplace à Marche-en-Famenne et sur Liège principalement.

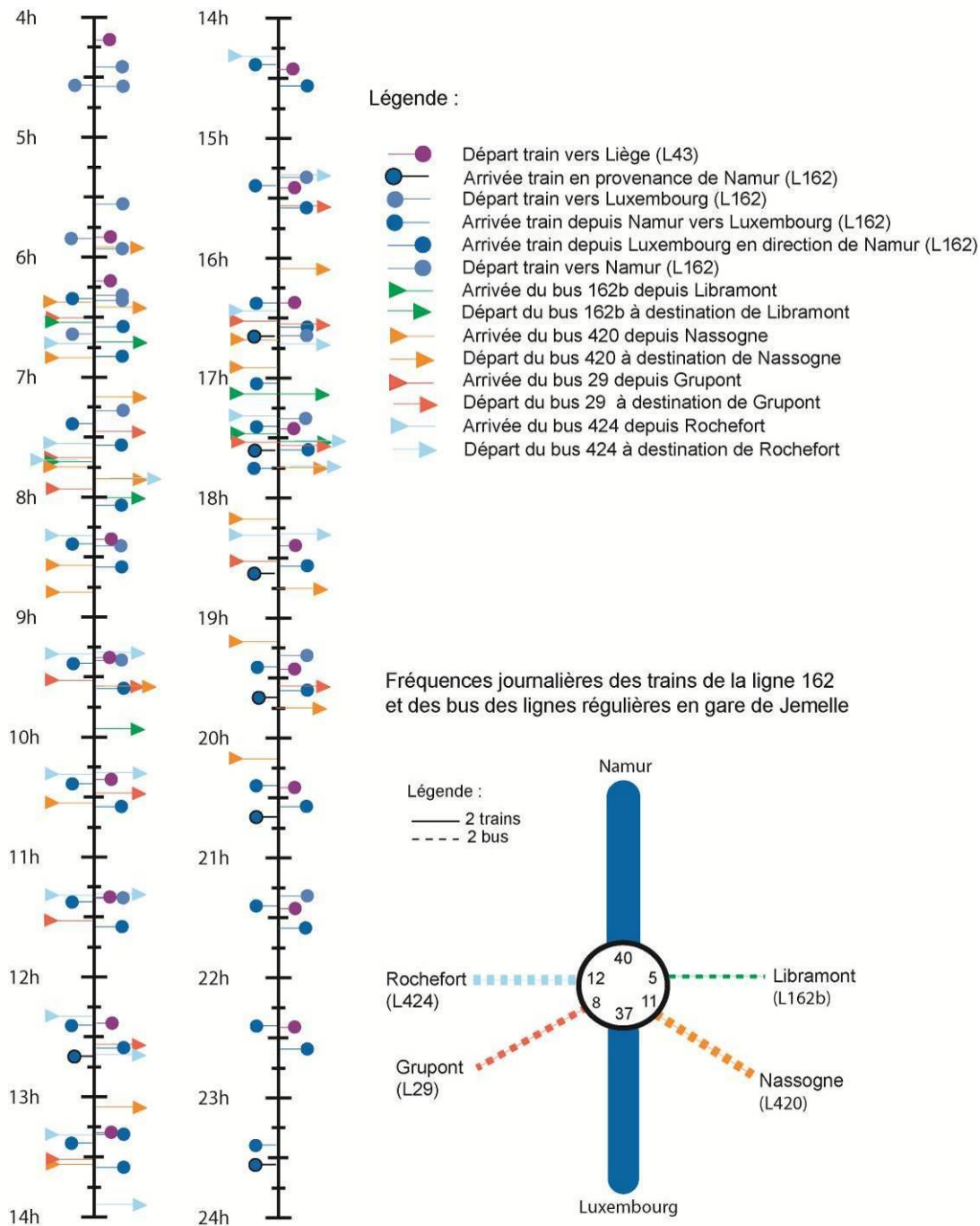
L'étude des migrations quotidiennes de la population du PCM de Marche-en-Famenne avait montré qu'environ 900 marchois vont travailler à Namur ou Bruxelles). 20% d'entre eux environ prennent le train (ligne de chemin de fer 162, les autres se déplacent en voiture. 40% vont travailler sur l'axe Rochefort, Hotton, Durbuy (axe desservi par le TEC et la ligne de train 43).

La plupart des travailleurs extérieurs (\pm 1500) proviennent de l'axe Rochefort-Durbuy-Somme-Leuze ou encore de Nassogne. La plupart des personnes venant travailler à Marche-en-Famenne viennent en voiture (85%).

Afin d'évaluer le potentiel intermodal offert par les réseaux SNCB et TEC, nous avons analysé les conditions de correspondances aux gares de Jemelle et Marloie (gare les plus fréquentées du PICM) entre les bus des lignes régulières et les trains des lignes 162 (Namur-Luxembourg) et 43 (Liège-Luxembourg).

Les schémas ci-après représentent la correspondance entre les horaires de départ / arrivée des trains et l'arrivée / départ des lignes de bus desservant les gares et ayant une bonne fréquence.

5.1.1 Intermodalité des bus des lignes régulières du réseau TEC Namur / Luxembourg avec les trains des lignes SNCB 162 et 43 en gare de Jemelle



Sources : TEC Namur / Luxembourg, SNCB

Le schéma ci-dessus met en relation les horaires d'arrivée et de départ des lignes de bus réguliers du réseau TEC (L162, L420, L29 et L424) et les heures de départ et d'arrivée des trains de la ligne L162 à destination de Namur et Luxembourg et les horaires de départ des trains de la ligne L43 à destination de Liège en gare de Jemelle.

Le schéma de fréquence prend pour exemple le nombre de passages des trains de la ligne L162 et ceux des lignes régulières de bus citées ci-dessus.

Sont essentiellement analysées les correspondances qui permettent des déplacements pour se rendre dans les pôles d'emplois locaux et régionaux.

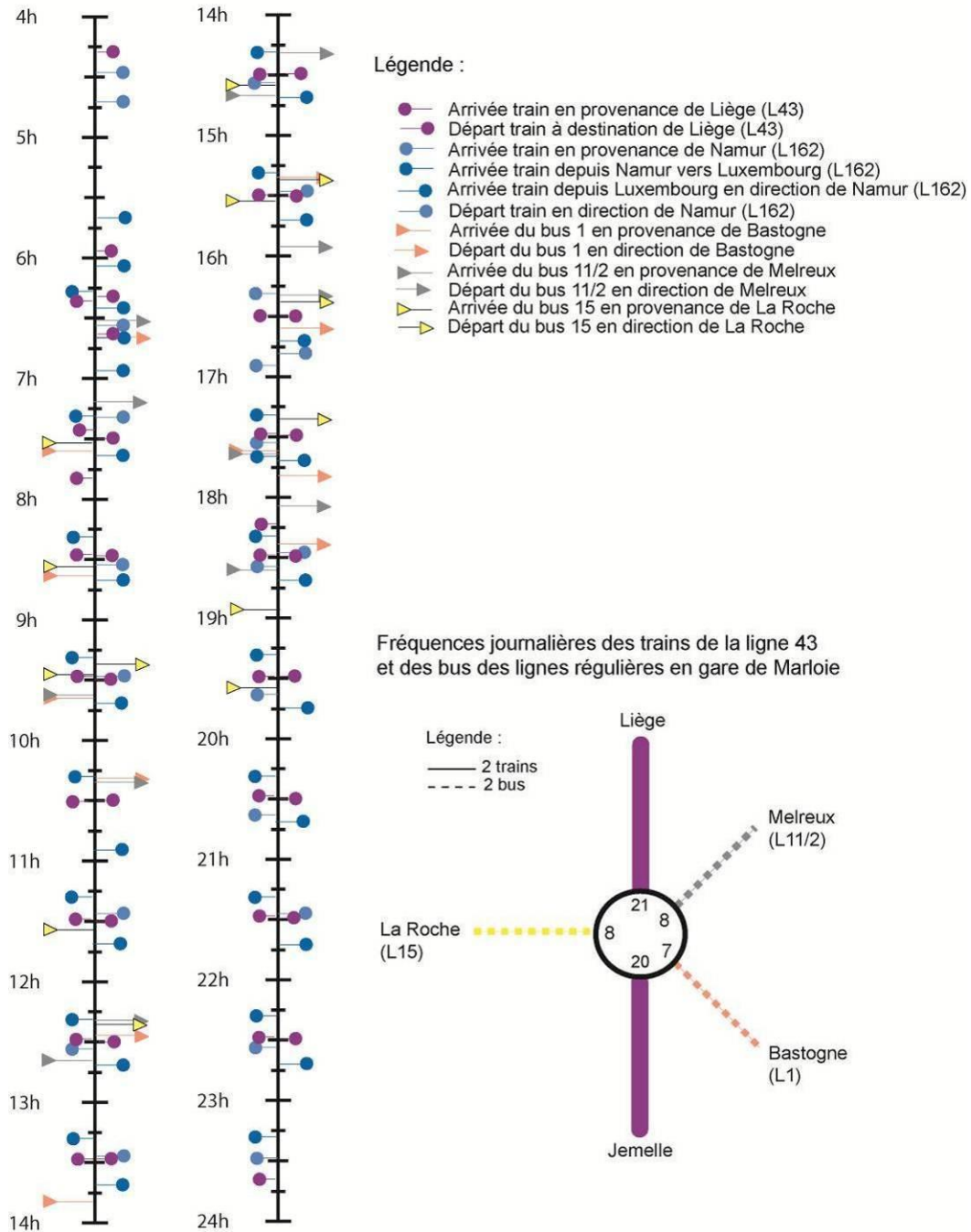
La gare de Jemelle accueille également d'autres lignes de bus (166a et 421), lesquelles ne figurent pas sur le schéma ci-dessus car elles ne sont pas représentatives.

- L'intermodalité est envisageable à partir de 6h35 entre les bus des lignes 420, 162b et 29 avec les trains de la ligne 162 en direction de Namur.
- On peut noter un nombre de correspondances plus élevé en heure de pointe entre 6h et 8h et entre 16h et 18h, ce qui est adapté à la demande.
- Entre 7h et 8h, l'intermodalité est rendue difficile car la plupart des bus arrivent en gare de Jemelle environ un quart d'heure après le dernier train de ce créneau horaire en direction de Namur. Il faut attendre plus de 15 minutes pour avoir le suivant.
- La faible fréquence de passages des trains en direction de Luxembourg en heure de pointe du matin ne permet pas une bonne intermodalité.
- Entre 16h et 18h, l'intermodalité est peu aisée et confortable quelle que soit la direction car les temps d'attente des correspondances sont souvent trop courts (moins de 10 min).
- Après 20h15, l'offre intermodale est inexistante car les bus ont fini leurs services.

L'intermodalité en gare de Jemelle n'est pas très aisée. La fréquence trop faible des bus par rapport à celle des trains ne permet pas une intermodalité efficace. Cette donnée est mise en exergue en heure creuse où très peu de bus correspondent avec les trains.

Malgré un cadencement plus élevé des bus en heure de pointe, les correspondances avec les trains sont difficiles. Pour pouvoir se déplacer confortablement, les temps d'attente lors des correspondances sont souvent soit trop longs, supérieurs à 15 minutes, soit trop courts, moins de 5 minutes.

5.1.2 Intermodalité des bus des lignes régulières du réseau TEC Namur / Luxembourg avec les trains des lignes SNCB 162 et 43 en gare de Marloie



Sources : TEC Namur / Luxembourg, SNCB

Le schéma ci-dessus met en relation les horaires d'arrivée et de départ des lignes régulières de bus 1, 11 / 2 et 15, et les heures de départ et d'arrivée des trains des lignes 162 et 43 en gare de Marloie à destination de Namur, Luxembourg et Liège.

Le schéma de fréquence prend pour exemple le nombre de passages des trains de la ligne L43 et ceux des lignes régulières citées ci-dessus.

Sont essentiellement analysées les correspondances qui permettent des déplacements pour se rendre dans les pôles d'emplois locaux et régionaux.

La gare accueille également d'autres lignes de bus (11d, 11 / 4, 11 / 6, 11 / 9, 15 / 4, 162a / 2 / 3 et 420), lesquelles ne figurent pas sur le schéma ci-dessus car elles ne sont pas représentatives (faible fréquence).

La gare de Marloie possède une intermodalité inférieure à la gare de Jemelle avec des correspondances peu nombreuses et peu aisées. Avec l'arrivée en gare d'un ou deux bus toutes les heures en heure de pointe, la correspondance avec un train est rendue difficile.

- L'intermodalité est envisageable à partir de 7h32 avec un temps d'attente de moins de 10 minutes pour se rendre à Namur depuis Bastogne et la Roche. L'intermodalité en direction de Liège depuis ces deux communes est difficile car les bus arrivent soit quelques minutes après le train ou bien il faut attendre longtemps pour prendre le prochain.
- L'intermodalité est peu aisée pour se rendre à Luxembourg ou Arlon (ligne SNCB 162) depuis Melreux (L11 / 2) car les temps d'attente sont seulement de 5 minutes en heures de pointe du matin.
- Les correspondances des bus en provenance de La Roche, Melreux et Bastogne avec les trains en direction de Namur est possible en heures de pointe (entre 7h et 10h et 17h et 18h), toutefois des temps d'attente plus longs pourraient être envisagés pour une meilleure intermodalité.
- Pour Liège, l'intermodalité est très difficile car quelle que soit la direction envisagée, les bus arrivent soit trop tard ou partent trop tôt, les temps d'attente avec les trains précédents étant trop importants, découragent les usagers.
- Après 19h30, l'offre intermodale est inexistante car les bus ont fini leurs services.

5.2 Conclusion

L'intermodalité entre les bus et les trains des deux principales gares du PICM est peu aisée.

Les fréquences de passages des bus sont très faibles à comparées de celles des trains et les temps d'attente des correspondances sont souvent trop faibles ou trop importants pour que les usagers puissent se déplacer efficacement.

Une augmentation des fréquences de passage des bus des lignes régulières en gare de Marloie et de Jemelle couplée à une meilleure compatibilité des horaires de correspondance entre les bus et les trains permettraient d'optimiser les temps de parcours afin de favoriser le report modal de la voiture aux transports en commun.

Néanmoins, pour des déplacements occasionnels lors desquels le voyageur doit encore passer au guichet pour acquérir son titre de transport, le délai de 15 min n'est pas excessif.

La faible demande actuelle en liaisons domicile-travail en correspondance bus + train n'est pas due qu'à ce système de correspondances relativement peu efficace. Les services bus sont calqués sur une demande scolaire bien plus importante que celle des correspondances bus + train, et l'optimisation des horaires vers les écoles est un requis prédominant.

Par ailleurs, la dispersion de l'habitat fait que pour beaucoup d'usagers la combinaison voiture + train est plus efficace et fiable (car disponible quelle que soit l'heure de départ ou de retour, même en cas de retards).

6 Modes doux : déplacements cyclistes

6.1 Schéma directeur cyclable wallon

La Région wallonne a chargé en 2008 / 2010 le GRACQ, Pro Vélo, AGORA et l'ICEDD de définir un réseau cyclable qui pourrait relier les différents pôles de la région. Ces pôles correspondent aux agglomérations importantes de Wallonie, dans lesquelles sont repris Marche-en-Famenne et Durbuy.

Un certain nombre de liaisons ont été retenues entre ces pôles et qui concernent les 8 communes du PICM, tel que schématisé ci-dessous.

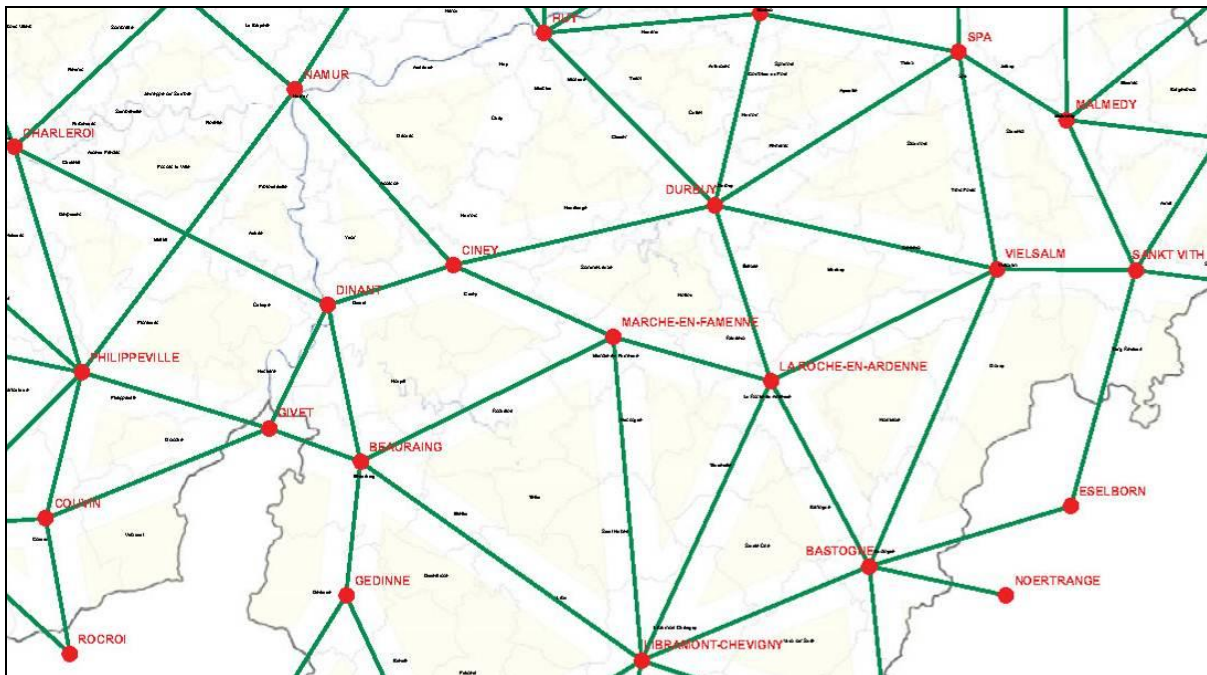


Figure 22 : Schéma Directeur Cyclable wallon

Pour ces liaisons, des itinéraires vélos ont été déterminés selon les critères suivants :

- **sécurité** (pas de trafic rapide, ni trop de voitures par exemple)
- **relief** (pas de pentes de plus de 5% ou alors sur une distance très limitée)
- **utile** (qui passe par des infrastructures collectives, près des écoles, des gares IC / IR)
- **direct** (détour de maximum 40% par rapport au chemin le plus court)

L'objectif est de tirer parti au maximum des infrastructures vélo existantes (RAVeL par exemple), mais aussi de suggérer des aménagements à faire, qui permettraient d'emprunter des chemins aujourd'hui impraticables à vélo (chemins de campagne, halage, anciens vicinaux). Ces suggestions serviront de base à de futurs aménagements menés par la Région wallonne.

20 liaisons prioritaires ont été également définies ainsi que les travaux qui s'y rapportaient.

La liaison Marche-en-Famenne – La Roche en fait partie.

6.2 Le réseau Eurovélo

Le réseau « Eurovélo » a pour vocation de relier les différentes régions de l'Europe par des voies cyclables, permettant ainsi le développement de produits touristiques durables.

Lorsqu'il sera complet, il comprendra 12 itinéraires longue-distance traversant l'Europe du Nord au Sud et d'Ouest en Est, pour un total de 66 000 km en passant principalement par des voies vertes, des voiries avec piste cyclable et des petites routes sécurisées et balisées.



Figure 23 : Réseau Eurovélo

La Wallonie est traversée par deux itinéraires Eurovélo :

- **L'Eurovélo 3** (Le chemin de Compostelle) : Trondheim - Saint-Jacques-de-Compostelle qui passe notamment par Liège et Namur
- **L'Eurovélo 5** (Londres-Rome–Brindisi) passe également par la Wallonie : Renaix, Lessines, Bruxelles, Namur, **Marche-en-Famenne** et Bastogne devraient être inclus dans l'itinéraire même si il doit être encore précisé. L'objectif est de relier au moins trois importantes villes européennes que sont Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg.

6.3 Liaisons cyclables fonctionnelles

La présence de l'Ourthe et de la Lesse, ainsi que le relief présentent des avantages comme des contraintes pour les modes doux. Les 8 communes possèdent néanmoins plusieurs atouts pour l'utilisation du vélo : les RAVeL et circuits de randonnée, des pôles scolaires importants, de forts attraits touristiques, des asbl et des communes dynamiques pour le développement de voies lentes,...

Les déplacements à vélo au quotidien restent malgré tout peu nombreux sur le territoire et le vélo reste de manière générale plus souvent employé pour les loisirs via le RAVeL, les promenades ou les circuits VTT. De nombreux déplacements quotidiens se font pourtant sur des distances adaptées au vélo (1 à 5km) et il serait possible de changer les habitudes des habitants, à condition que des aménagements pour les cyclistes soient mis en œuvre.

Il est vrai que ces dernières années des pistes cyclables et du balisage ont été mis en place, améliorant la visibilité du vélo et la lisibilité du réseau existant. Mais des efforts doivent cependant encore être faits au niveau des infrastructures (pistes, parkings,...) pour atteindre un maillage performant, sans interruption et sécurisé. Cela permettrait au vélo de devenir un mode de déplacement aussi naturel que le transport public ou la voiture.

6.3.1 RAVeL

Il existe trois itinéraires RAVeL sur le territoire du PICM :

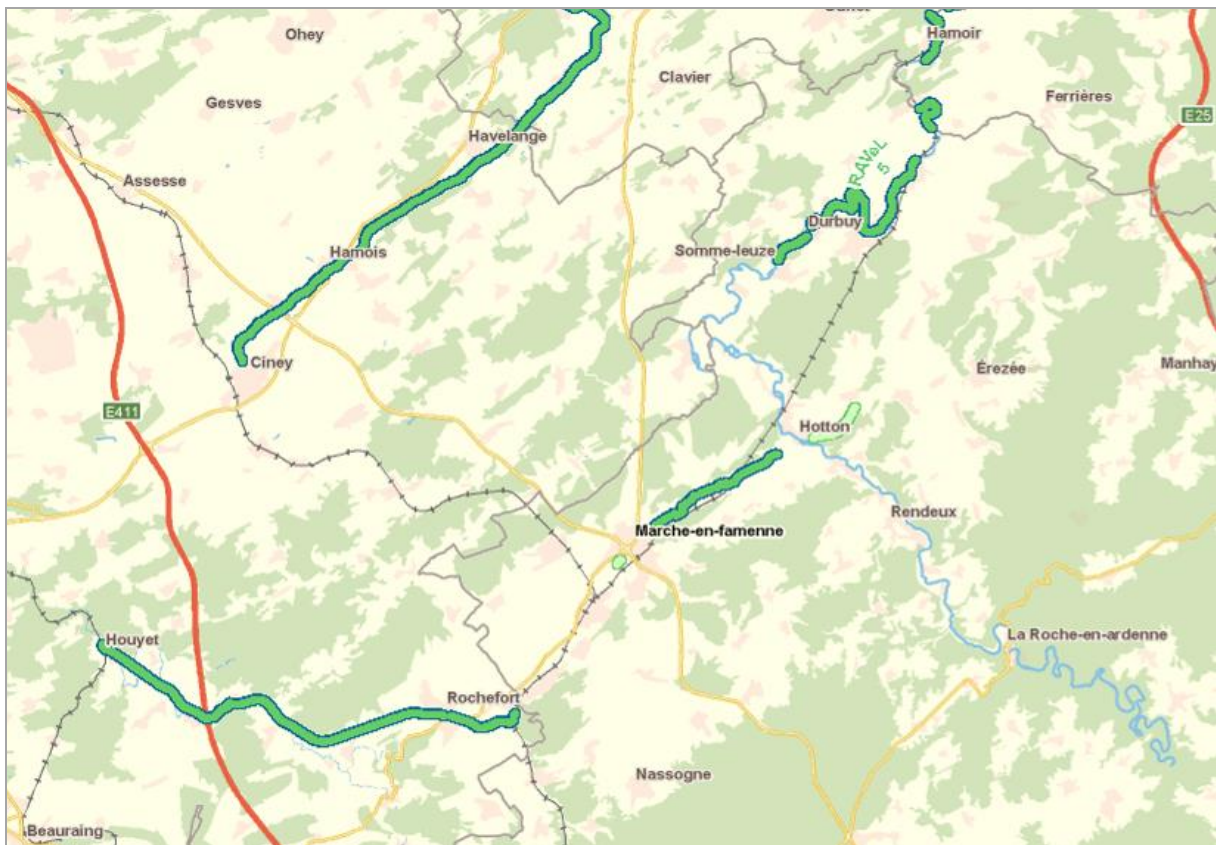


Figure 24 : Réseau RAVeL dans le PICM
Source : ravel.wallonie.be

6.3.1.1 Le RAVeL 5 : tronçon L'Ourthe : Liège - Durbuy (53,7 km)



Cet itinéraire RAVeL suit en grande partie l'Ourthe mais n'est pas encore terminé. Il est en effet interrompu à divers endroits. Pour assurer la liaison entre les tronçons finalisés, il y a lieu de suivre la signalisation mise en place même si elle manque à beaucoup d'endroits.

À noter également que les traversées de voirie ne sont pas toujours bien indiquées ou sécurisées.

Sur le territoire du PICM, il existe 2 interruptions :

- Dans le centre de Durbuy
- Entre Bomal et Vieuxville où l'itinéraire est composé de chemins en terre ou empierrés



Figure 25 : Itinéraire RAVeL
Source : ravel.wallonie.be



Interruption du RAVeL à Durbuy centre

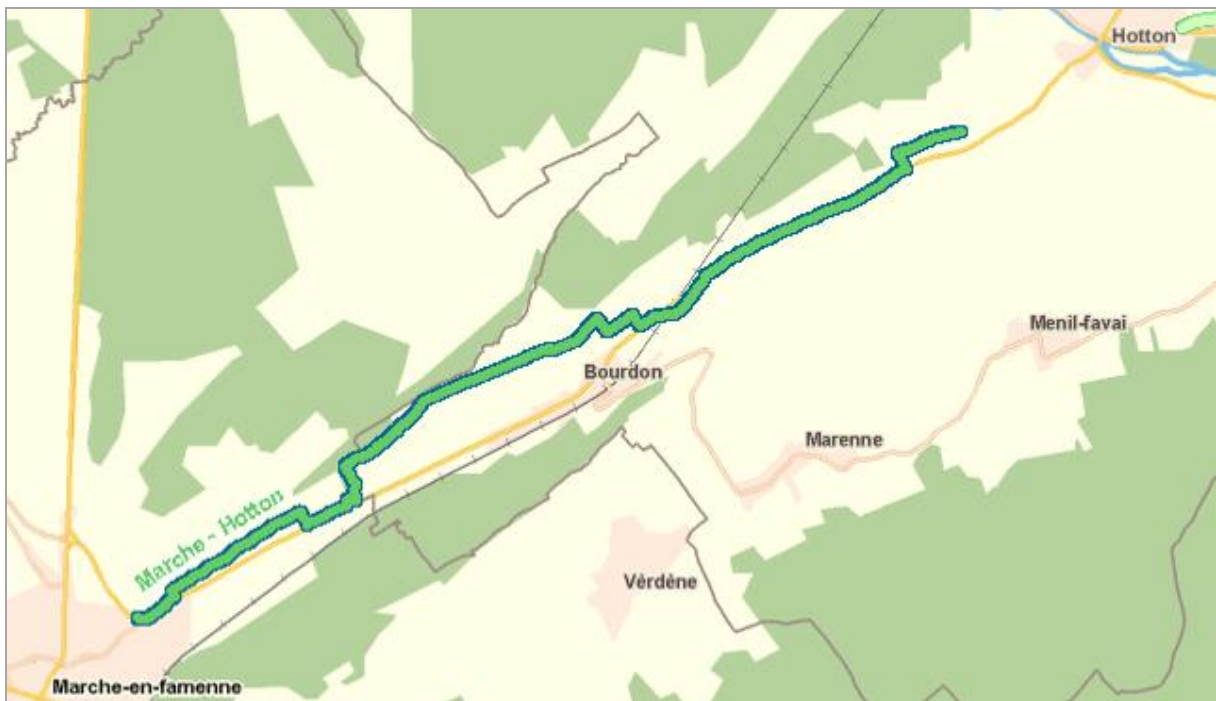


RAVeL le long de l'Ourthe

À noter également une interruption du tracé entre Sy et Hamoir à la frontière entre les communes de Durbuy et Ferrière.

6.3.1.2 Le RAVeL Marche-en-Famenne - Hotton (7,5 km)

La particularité de ce RAVeL est qu'il a été créé en site propre. Il n'emprunte effectivement ni une ancienne voie de chemin de fer (ou une voie vicinale), ni un chemin de halage. Le passage à niveau de Bourdon sur la ligne Jemelle-Liège a été remplacé par un pont afin de permettre la liaison jusqu'à Hotton. Ce tronçon permet notamment aux enfants de la cité militaire de Bourdon de rejoindre l'école du village en site propre.



*Figure 26 : Itinéraire RAVeL Marche – Hotton
Source : ravel.wallonie.be*



RAVeL en site propre



RAVeL le long de la N86

6.3.1.3 L150 : Houyet - Rochefort - Jemelle (± 22 km)

La ligne 150B Relie les gares de Houyet et de Jemelle en croisant à plusieurs reprises la Lesse. Une particularité de ce parcours est le passage dans le tunnel de Hour, long de plus de 400 m. La piste est interrompue sur un petit tronçon d'environ 300 m à l'ancienne gare de Rochefort mais une jonction sur voirie régionale permet de rejoindre la dernière section.



Figure 27 : Itinéraire RAVeL ancienne L150
Source : ravel.wallonie.be



Interruption du RAVeL à l'ancienne gare



Départ du RAVeL vers Jemelle

6.3.2 Le réseau cyclable « Pays de Famenne »

L'asbl « Pays de Famenne » : La Famenne est un bassin de vie qui connaît un développement rapide. 6 communes (Marche-en-Famenne, Rochefort, Durbuy, Hotton, Nassogne et Somme-Leuze) de la région ont donc décidé de se grouper pour se faire reconnaître par une image forte et pour renforcer la cohésion interne : « Le Pays de Famenne ».



Un réseau de voies vertes du Pays de Famenne a été développé et propose des itinéraires balisés sur le principe des points-nœuds qui permettent de moduler l'itinéraire selon ses envies.

Les objectifs du réseau sont :

- De créer des voies de liaison entre les RAVeL existants
- De faciliter les déplacements au quotidien pour rejoindre gares, écoles,... et relier les villages entre eux.
- De promouvoir les itinéraires touristiques et de randonnée

La carte du réseau est disponible depuis l'inauguration de "Famenne à Vélo" le 23 juin 2012.

Concernant le réseau de voies lentes, ce réseau n'est pas assez maillé autour des gares et n'a donc pas une vocation d'usage quotidien. Cela s'explique par le fait que le réseau avait été conçu pour une demande touristique.

Des aménagements ponctuels ont été réalisés par l'asbl « Pays de Famenne » afin de rendre l'utilisation de ce réseau plus quotidien.

6.3.3 Aménagements sur les territoires communaux

6.3.3.1 Durbuy

- **Les aménagements existants**

Il existe des pistes cyclables sur plusieurs voiries régionales : N831, N833, N929, N983.

Elles se présentent sous différentes formes : piste suggérée, piste marquée ou piste séparée par un accotement. Comme souvent, ces liaisons sont peu entretenues et comportent des interruptions à différents carrefours ou entrées de propriétés privées. De plus ces pistes s'arrêtent aussi brusquement qu'elles ne commencent et ne permettent actuellement aucune continuité du réseau.

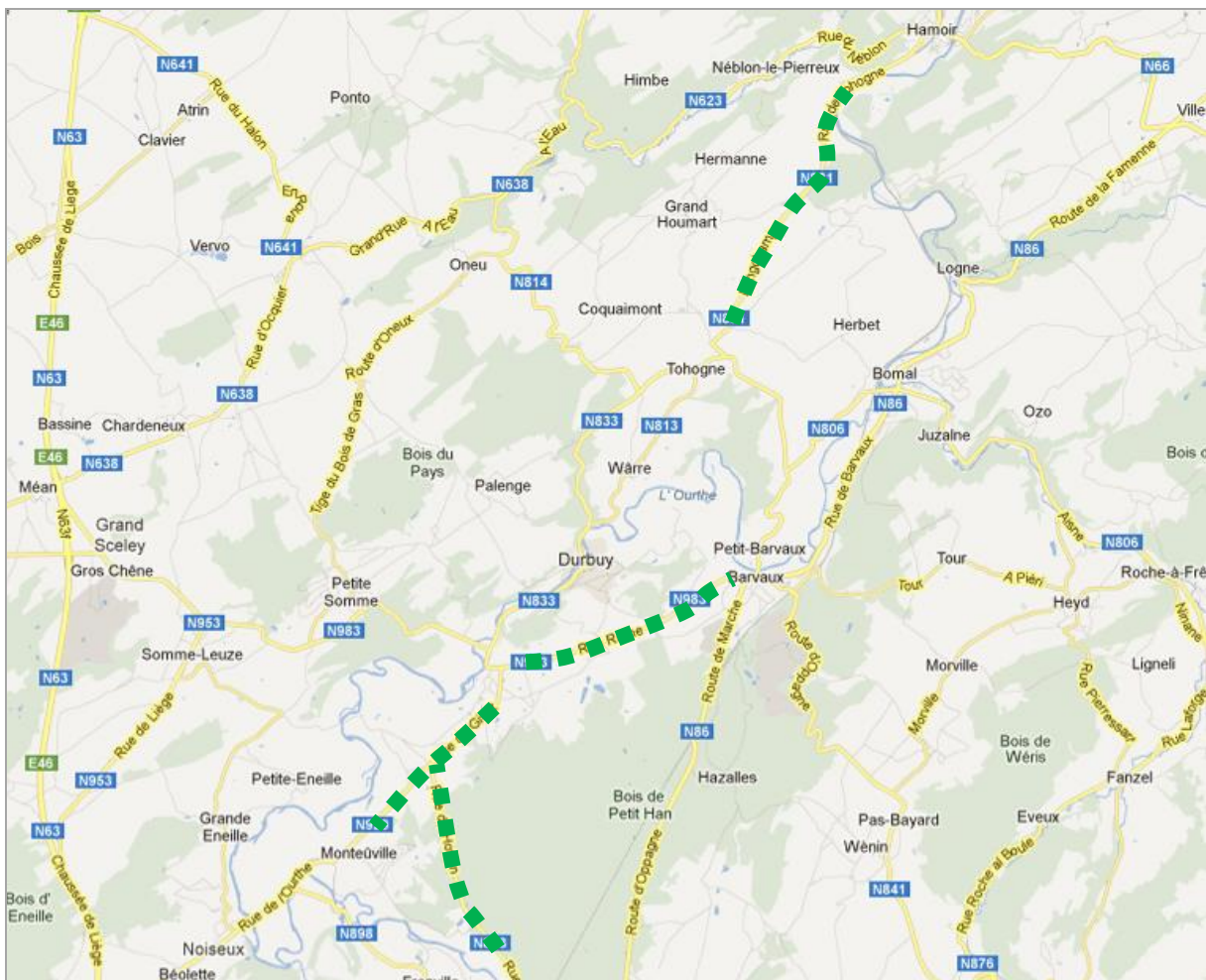


Figure 28 : présence d'aménagements cyclables sur Durbuy



N929



N831



N833

Plusieurs tronçons ont été aménagés par la Commune suite à différents subsides :

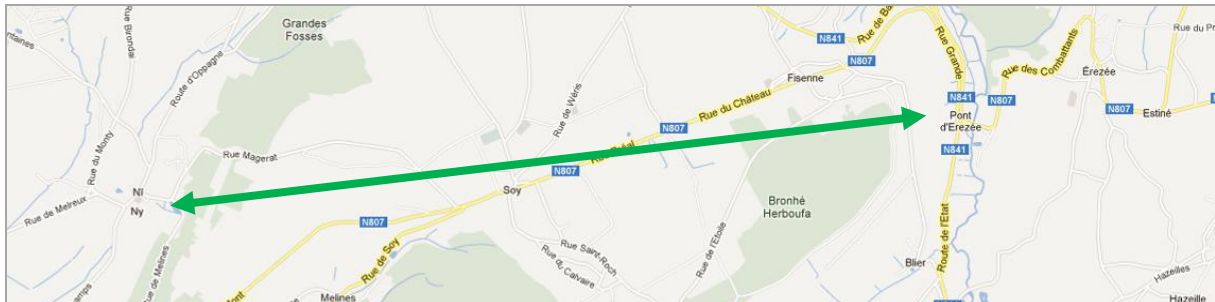
- Liaison entre les villages de Heyd – Morville et Wéris, par un chemin bétonné, réservé aux usagers lents et aux agriculteurs
- Liaison en béton école de Petithan – villages de Petithan et Granhan (plan escargot)
- Liaison cyclopédestre rue de la Laiterie entre Tohogne et l'école « les Monts » en site propre (crédit d'impulsion)



6.3.3.2 Erezée

La commune ne bénéficie pas de pistes cyclables.

La commune a pour projet de relier le Pont d'Erezée à Ny et de réfléchir à un raccordement vers Durbuy / vers Manhay / vers Amonines



6.3.3.3 Hotton

- **Les aménagements existants**

- Le pré-RAVeL L620 (Hotton – Ny)

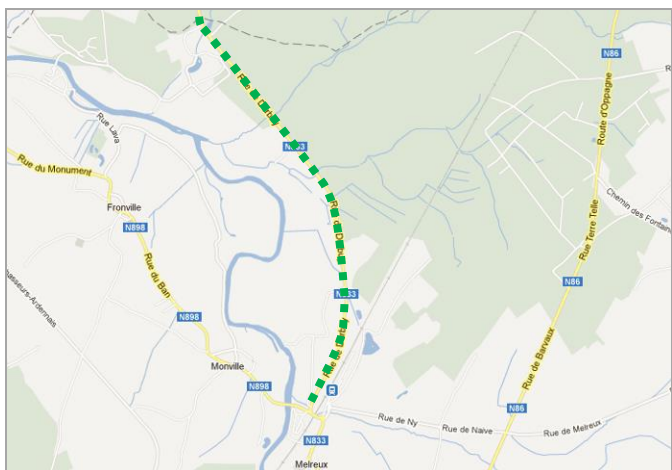


- L'itinéraire PicVert



Itinéraire qui relie le centre de Hotton au Pré-RAVeL. Cet itinéraire emprunte la venelle reliant les rues Haute, des Vergers et du Levant, ensuite la rue Haie Notre-Dame pour aboutir au tracé de l'ancienne ligne aménagée en Pré-RAVeL. Cet itinéraire offre la possibilité aux habitants de se rendre au centre d'Hotton (administration communale, commerces, centres sportif,...) depuis Ny.

- La piste suggérée sur la N833



NB : Marquage vert très peu visible !!!

- Route agricole de Fronville vers Monville par le pont → conflit entre quad, cultivateurs et les vélos
-

- **Projets et plans existants**

- Plan communal cyclable de Hotton (1998)
 - Etude PicVert (2006)

6.3.3.4 Marche-en-Famenne

▪ Aménagements existants

L'étude du PCM de Marche-en-Famenne avait mis en évidence un potentiel de développement du vélo même si on exclut au départ les zones à relief très accidenté et si on se limite à des distances acceptables (jusque 5 km). Il y a donc un potentiel réel de pratique du vélo, à la fois pour les déplacements scolaires (nombreux établissements scolaires dans le centre de Marche et à Marloie) et pour les déplacements domicile-travail (employés dans le centre-ville et personnel du camp militaire notamment).



- Depuis 2002 de nombreux aménagements ont été effectués suite au plan cyclable élaboré en 1998 par le bureau Espaces-Mobilités, grâce notamment à différents projets PICVerts.
- Un "crédit d'impulsion" a permis de réaliser une liaison très importante pour les habitants de Waha et Marloie.
- Dans la traversée du village d'Aye, un trottoir continu a été créé (Plan Escargot 2007)
- La construction d'une piste cyclo-piétonne en bordure de la N 86 - chemin St Antoine- depuis le carrefour avec la rue Bois Notre Dame jusqu'au rond-point de la Pirire (longueur 550 m) - plan Escargot 2008.
- L'aménagement de l'itinéraire cyclable entre le village de Aye et le centre de Marche (longueur 5520 m) - Développement rural.

▪ Projets et plans existants

- Marche-en-Famenne fait partie des 10 communes ayant obtenus le statut de "Communes pilotes" dans le cadre du projet « Wallonie cyclable ». Grâce à sa sélection, la commune pourra compter durant quatre ans sur des subsides de près de 350.000 euros par an pour aménager un réseau cyclable, mener des actions de promotion et de sensibilisation pour l'utilisation du vélo, ...
 - ➔ Marche-en-Famenne dispose donc à présent d'un plan communal cyclable qui décrit les actions à mener afin de favoriser la pratique quotidienne du vélo.
- Pour 2012-2013, il a été décidé de consacrer les subsides à l'aménagement de liaison cycliste entre Marche et la gare de Marloie. Un bureau d'études vient d'être désigné et le projet devrait se concrétiser au printemps 2013.
- Plan cyclable élaboré en 1998 par le bureau Espaces-Mobilités

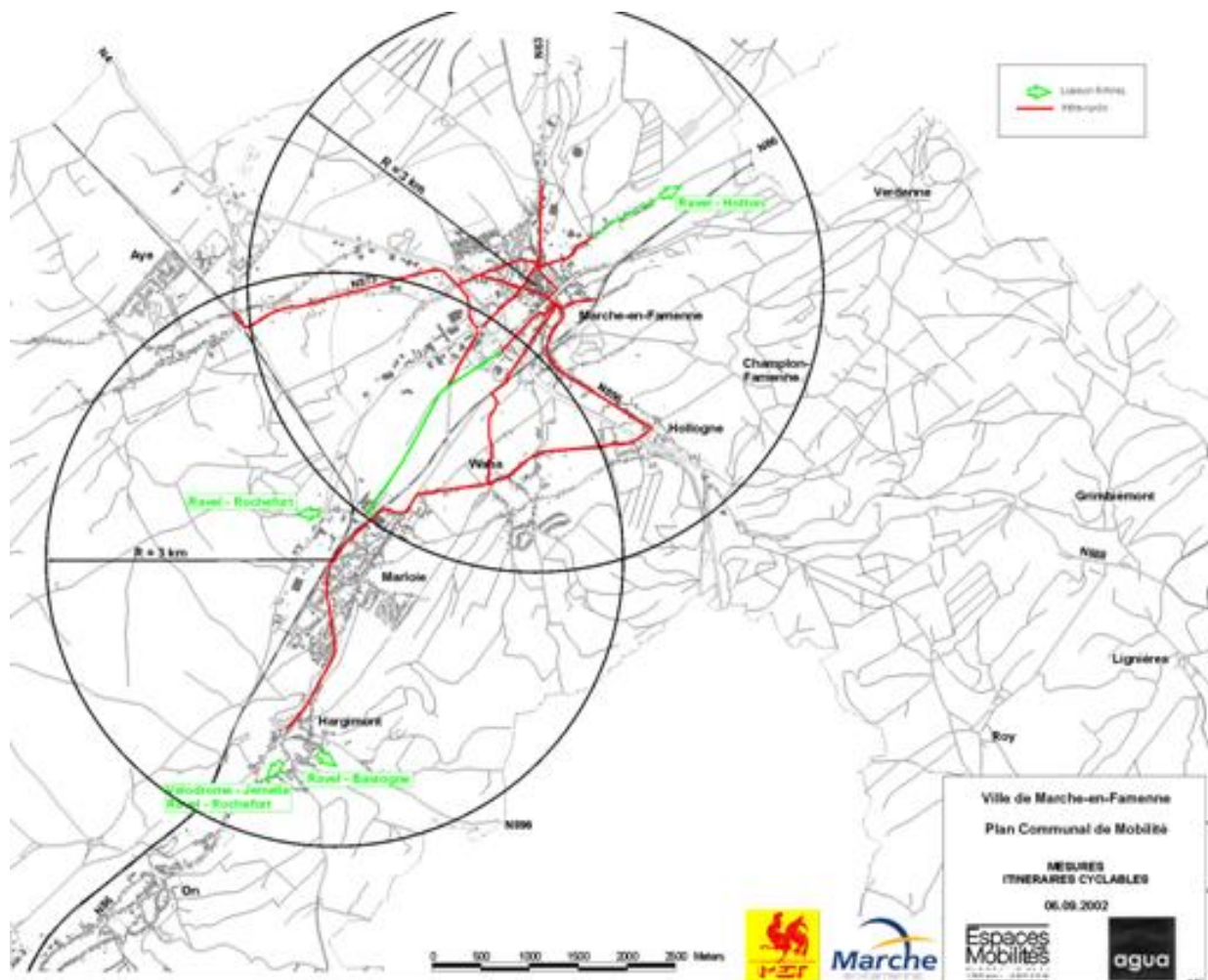


Figure 29 : Extrait du Plan cyclable élaboré en 1998 par le bureau Espaces Mobilité et Agua

6.3.3.5 Nassogne

▪ **Aménagements existants**

Les pistes cyclables existantes sont mal entretenues.

▪ **Projets et plans existants**

- Schéma cyclable envisagé par le GAL ROMANA
- Création d'une piste cyclable le long de la route de Bastogne à Harsin (Projet au stade d'approbation du dossier d'exécution)
- Aménagement d'une liaison cyclable entre Harsin et Charneux et liaison vers l'école de Chavanne (en site propre)
- Aménagement d'une liaison cyclable entre Forrières et Lesterny

6.3.3.6 Rendeux

- Piste Ronzon – Marcourt – La Roche



Objectif : création d'une liaison pédestre et cyclable entre La Roche et Rendeux. Celle-ci s'inscrit dans le cadre du projet PicVert, afin de favoriser une mobilité douce, sur la rive droite de la rivière.

Une passerelle de trente mètres de long enjambe également depuis peu l'Ourthe près de Jupille. L'ouvrage en bois et en métal est un maillon supplémentaire de la liaison entre La Roche et Rendeux.



Traversée de la N833



Arrivée sur le pont de Marcourt

6.3.3.7 Rochefort

- **Aménagements existants**
- Une liaison a été créée depuis l'ancienne gare de Rochefort jusqu'à la N86 afin de permettre une continuité du RAVeL L150 et de rejoindre la gare de Jemelle.



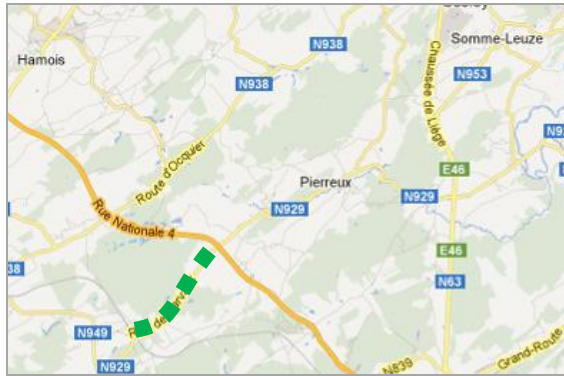
Piste suggérée au niveau du tunnel



Pise cyclopiétonne vers la N86

6.3.3.8 Somme-Leuze

- **Aménagements existants**
- Une piste cyclable existe séparée de la voirie par un accotement sur la N929 du côté ouest de la N4



6.3.4 Les SUL

Des SUL (sens unique limité autorisé aux cyclistes dans les deux sens) servent à inciter la population à se déplacer en vélos en leur facilitant la circulation et en rendant leur trajet le plus direct possible. Les SUL peuvent être accompagnés de marquage au sol.

Toutes les communes n'ont pas encore instauré ces SUL ou les ont pour certains refusés pour cause de sécurité routière.

| Durbuy | Erezée | Hotton | Marche-en-Famenne |
|--|---|--|---|
| 2 SUL. Un à Barvaux. Un dans la ville de Durbuy pour relier les deux RAVeL | Pas de SUL | très peu car peu de sens uniques. Ils sont majoritairement dans le centre. | Mise en place de SUL sur toute la commune |
| Nassogne | Rendeux | Rochefort | Somme-Leuze |
| Peu car très peu de sens uniques mais ils sont mis en place systématiquement. | Existence de SUL mais pas de façon systématisée | SUL dans le centre-ville | Pas de SUL |



Marche-en-Famenne



Rochefort

6.3.5 Les voiries agricoles en F99c



Les chemins de remembrement peuvent être une alternative intéressante pour les liaisons vélos tout en permettant le charroi agricole mais ne sont pas toujours réservés à la mobilité douce actuellement. Ils sont donc empruntés par de nombreux automobilistes, ce qui pose des problèmes de sécurité pour les cyclistes les empruntant.

6.4 Le stationnement vélo

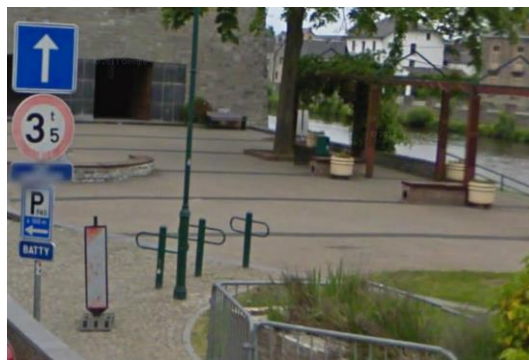
Un des grands freins à l'utilisation du vélo est le manque de parking vélos en voirie.

Sur les différentes communes du PICM, les parkings destinés aux vélos sont trop peu nombreux et parfois inexistants.

| Durbuy | Erezée | Hotton | Marche-en Famenne |
|--|------------------------------------|--|---|
| Stationnement vélo dans les écoles | Aucun | Parkings vélo en place un peu partout sur la commune et fortement utilisés | Parkings vélo sur tous les lieux d'activité important |
| Nassogne | Rendeux | Rochefort | Somme-Leuze |
| Stationnement dans toutes les écoles et devant la maison communale | Stationnement vélo dans les écoles | Parking à l'hôtel de Ville et à la gare de Jumelle | Pas de stationnement en voirie actuellement |



Ecole de Rendeux



Centre de Hotton

▪ Projets

- Un projet consistant en l'aménagement d'abris pour vélos est en cours sur Marche-en-Famenne. Il s'agit de placer des abris couverts aux gares de Marloie, Aye et Marche, sur la place de l'Etang, près de l'église de Waha et au Centre culturel et sportif. Des boxes sécurisés seront en plus prévus à la gare de Marloie à destination des navetteurs souhaitant laisser leur vélo à l'abri durant leur journée de travail à l'extérieur ou durant la nuit s'ils viennent travailler à Marche-en-Famenne.

Afin d'améliorer la complémentarité entre les modes de transports, il est nécessaire de créer d'avantage de parkings vélo au niveau des pôles d'attraction quotidien.

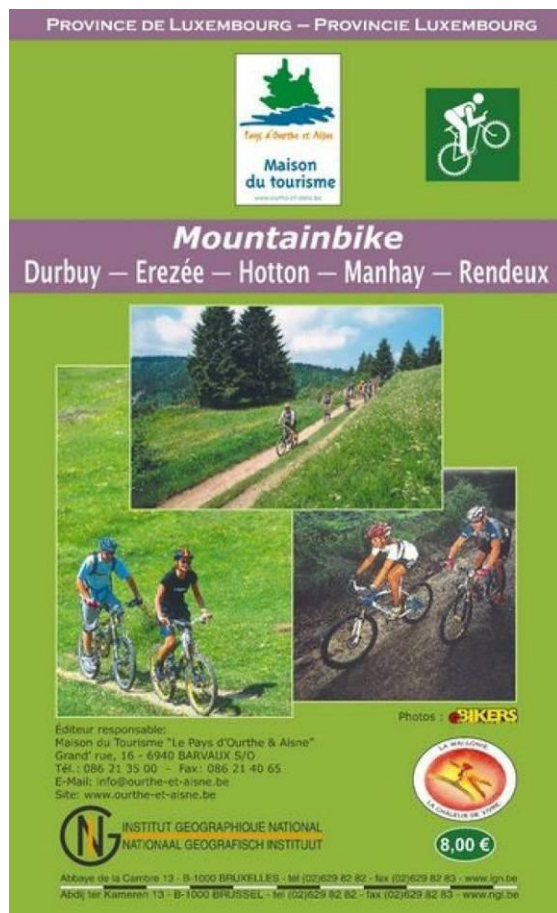
6.5 Itinéraires récréatifs

De nombreuses promenades et randonnées existent sur les communes dont certains tronçons pourraient avoir un intérêt pour les déplacements au quotidien.

6.5.1 Les sentiers vicinaux

Les anciens sentiers, tels que répertoriés dans l'atlas des chemins vicinaux de 1848 et offrant les liaisons les plus pertinentes et les plus efficaces pourraient être sollicités pour les déplacements à vélo, à condition d'être sécurisés et préservés de la circulation automobile. Il existe des difficultés face à leur suppression due à une jurisprudence non contraignante (prescription trentenaire) mais qui doit être abolie en septembre 2012.

6.5.1 Les promenades VTT



Le territoire du PICM comporte de nombreux circuits VTT balisés de distances variables (1 à 30 km) et s'adressant à tous, du cycliste débutant au plus confirmé.

- Durbuy – 8 promenades
- Erezée – 5 promenades
- Hotton – 4 promenades
- Marche – 3 promenades
- Nassogne – 5 promenades
- Rendeux – 3 promenades
- Rochefort – 10 promenades
- Somme-Leuze – 4 promenades

Les cartes reprenant les circuits sont en vente dans les communes, offices de tourisme ainsi qu'en ligne

6.6 Vélocistes

Les personnes utilisant le vélo comme moyen de déplacement quotidien ont besoin d'un service de proximité qui est un facteur important du développement de l'usage du vélo.

Le vélociste est la personne la plus indiquée pour conseiller le choix d'un vélo ou d'équipements vélo, ainsi que pour réparer les deux-roues.

7 vélocistes sont répertoriés sur le territoire du PICM : 3 à Marche-en-Famenne, 1 à Rochefort, Hotton, Rendeux et Somme-Leuze.

6.7 Synthèse

- Existence d'un Schéma directeur régional reprenant Marche-en-Famenne comme pôle et définissant les liaisons vers les points d'intérêt wallons tels que définis dans le SDER
- L'Eurovélo 5 (Londres-Rome-Brindisi) passe également par la Wallonie et notamment Marche-en-Famenne
- Développement d'un réseau de voies vertes du Pays de Famenne qui propose des itinéraires balisés sur le principe des points-nœuds. Cela a permis l'aménagement de certains tronçons.
- Atout et potentiel de 3 RAVeL à relier et valoriser
- Présence de pôles scolaires importants élargissant le public cible pour l'usage du vélo
- Très peu d'aménagements cyclables, hormis à Marche-en-Famenne et dans une moindre mesure à Durbuy, qui n'incitent pas à l'usage du vélo au quotidien sur la plupart des communes
- Peu de SUL mis en place actuellement, mais cela se développe surtout dans les communes de Marche-en-Famenne et de Rochefort
- Potentiel de liaison via les chemins de remembrement actuellement peu exploités
- Offre de stationnement très limitée, mais en cours de développement sur Marche
- Nombreux itinéraires récréatifs, surtout des parcours VTT, et dynamisme du réseau associatif
- De nombreux pôles touristiques très fréquentés mais qui souffrent souvent d'un manque d'aménagement
- Présence de nombreux vélocistes sur le territoire facilitant l'achat de vélos et leur entretien
- Volonté forte des communes de développer la pratique du vélo au sein de leur territoire et nombreux projets en cours ayant pour objectif le développement du réseau cyclable

7 Modes doux : déplacements piétons et PMR

La part de l'espace public réservée aux piétons est souvent révélatrice d'un rapport de force inéquitable entre les différents usagers de la voirie. La fragilité du piéton l'expose continuellement à l'emprise tantôt de l'automobile, tantôt du transport public. Les dimensions données à l'espace accessible au piéton déterminent donc largement la qualité de séjour d'un espace public.

Pourtant, les déplacements piétons concernent une très grande partie de la population. En effet, la plupart des personnes qui quittent leur domicile au cours de la journée se déplacent à un moment ou un autre à pied. La politique des déplacements et l'aménagement des espaces publics doivent donc leur réserver l'attention qui leur revient.

7.1 Cheminements piétons fonctionnels

Ces cheminements sont principalement liés à des déplacements utilitaires tels, aller à l'école, rejoindre un arrêt de transport public, faire des achats ou accomplir une démarche, dans un environnement proche, les distances maximales étant alors de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche). La distance à parcourir et le confort des cheminements (revêtement, sécurité, continuité,...) sont alors des facteurs importants pour favoriser le choix de la marche comme mode de déplacement dans ses activités quotidiennes.

Sur le territoire du PICM, nous pouvons différencier les centres urbains, où nous trouvons des aménagements de voiries de plus ou moins bonne qualité selon les lieux, et les villages où il faut souvent constater une absence de continuité du cheminement piéton qui est décourageante pour tout piéton, surtout pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

Les principaux problèmes rencontrés par les piétons sont de manière générale :

- Le manque d'espace : trottoirs trop étroits ou absents
- Les obstacles : mobilier urbain, voitures en stationnement, etc.
- Le revêtement : matériaux pas adapté, trous, flaques, etc.
- Les traversées non sécurisées : vitesses d'approche, visibilité, pas de possibilité de traverser en deux temps,...
- Le manque d'éclairage

7.1.1 Centres urbains

D'un point de vue général, la circulation des piétons (PMR comprises) est importante pour renforcer les qualités d'accueil et d'attraction d'un centre urbain qui regroupe les administrations, les équipements publics (écoles, pôles culturels) et les commerces.

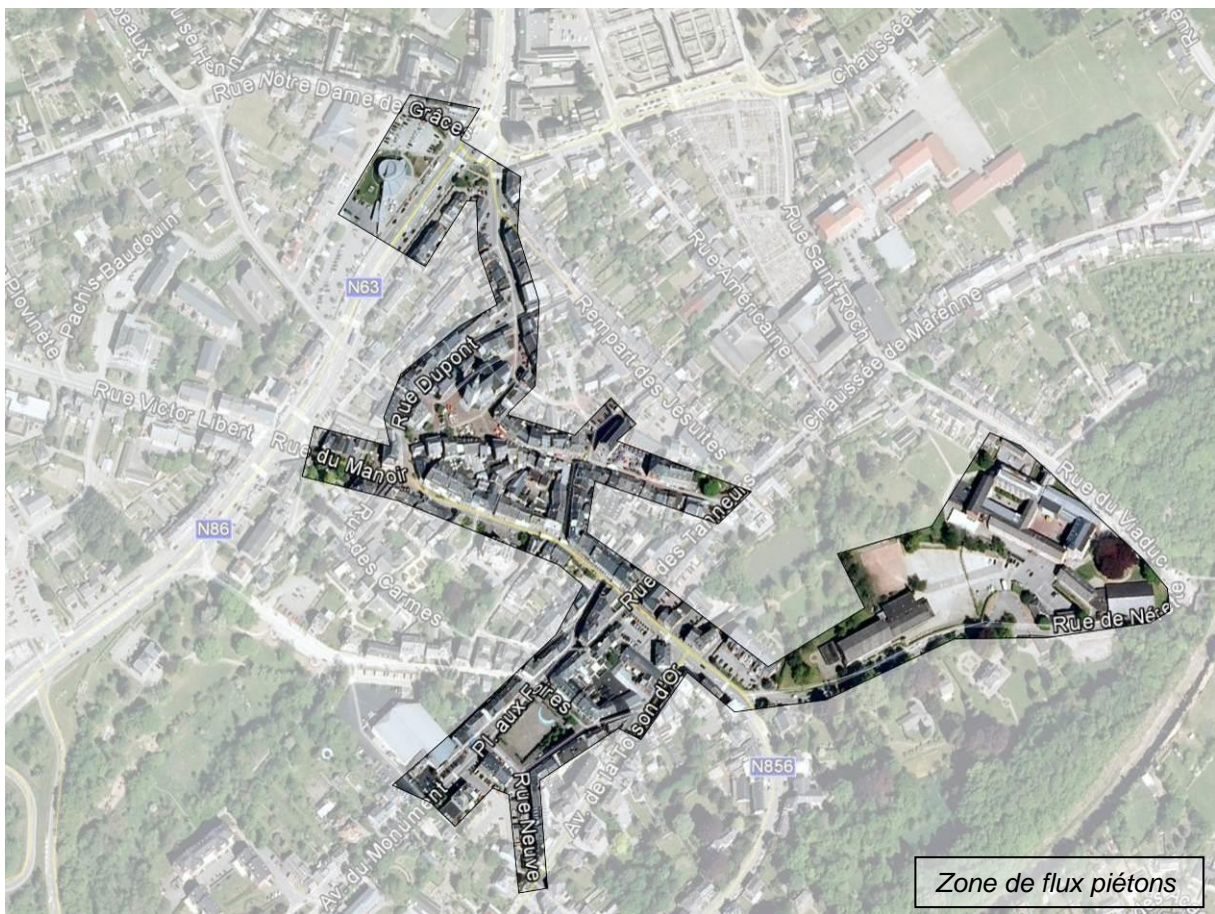
Afin de rendre la circulation piétonne attrayante, agréable et sûre, il est important d'offrir des cheminements confortables et continus, pouvant répondre à des flux plus importants de piétons.

7.1.1.1 Marche-en-Famenne

Zone de flux piétons

Le centre de Marche draine un flux de piétons assez conséquent. Les pôles générant ces déplacements sont les écoles, les commerces et les administrations. La zone où se concentrent ces flux est composée de la place Roi Albert et de la zone piétonnière sur le pourtour, de la place aux Foires et de ses alentours, les deux étant reliés par la rue du Commerce. La zone s'étend également :

- En bas vers la rue Porte Basse et traverse la N63 jusqu'à la Maison du Tourisme du Pays de Marche et de Nassogne
- En haut vers la rue de Nérette et ses écoles



- La place Roi Albert et ses alentours possèdent des aménagements de qualité composés de zones piétonnes ou d'espaces partagés.



- La place aux Foires et les rues adjacentes ont également été réaménagés. Ces aménagements de qualité permettent des cheminements piétons confortables tout comme la rue du Commerce qui possède un aménagement de plain-pied



Place aux Foires



Rue De Carmes



Rue du Commerce

- Liaison par la rue Porte-Basse et la traversée de la N63 au niveau du nouveau rond-point suite aux travaux du boulevard urbain



- Liaison vers les écoles rue de Nérette : aménagement d'un trottoir large d'un côté de la voirie et d'une bande bus de l'autre



On constate donc une vraie continuité dans les cheminements piétons avec des aménagements de qualité qui ont pu voir le jour grâce notamment à la mise en place de nombreux sens unique dans le centre. Les nouveaux travaux du boulevard urbain (N63) permettent également de diminuer l'effet de fracture entre le centre et le quartier de la Maison du Tourisme du Pays de Marche.

En dehors du centre

La qualité des cheminements est plus aléatoire mais souvent de bonne qualité. Quelques exemples ci-dessous.



Chaussée de l'Ourthe



Rue Marie- Louise Henin



Rue du Hêtre Rouge



Pas de trottoir continu et stationnement gênant rue Victor Libert



Trottoir très étroit rue Notre Dame de Grâces

Projets

En attente des informations !

7.1.1.2 Rochefort

Zone de flux piétons

Les pôles générant de nombreux déplacements piétons dans le centre de Rochefort sont les écoles en début et fin de journée, les administrations, le tourisme et les commerces de façon plus régulière tout au long de la journée. Les axes où se concentrent ces flux sont les zones touristiques et les rues commerciales, à savoir essentiellement la N949 au niveau de la rue de Jacquet, de la place Roi Albert 1er et de la rue Behogne. Cette zone s'étend également légèrement vers la rue de France et l'avenue de Forest.



Cheminement piéton de qualité rue Jacquet



Continuité rue Jacquet



Cheminement correct rue de France



Trottoirs étroits + traversées piétonnes longues et insécurisantes place Roi Albert 1er



Stationnement gênant rue de Behogne



Cheminement piéton difficile sur la place

Les flux piétons sont donc fortement concentrés autour de la voirie régionale N949 qui est un axe important connaissant un trafic dense et rapide, et qui croise la N86 en plein centre pour former un carrefour complexe et peu sûr pour les modes doux. La première partie au niveau de la rue Jacquet possède des aménagements de qualité permettant une continuité piétonne depuis l'école et les ruines du château comtal jusqu'au carrefour avec la N86. A partir du carrefour jusqu'à l'église Notre-Dame, la qualité du cheminement piéton est très variable : problèmes d'étroitesse, de qualité de revêtement, de stationnement gênant, de terrasse encombrante et de traversées dangereuses.

En dehors du centre

Les infrastructures sont quasiment toujours existantes, garantissant une continuité piétonne, mais dont la qualité est fort variable.



Rue de la Reine Astrid



Manque de continuité rue d'Austerlitz



Rue des Falizes



Pas d'infrastructures rue de la Passerelle

Projets

- Plan trottoir en avant-projet

En attente des informations !

7.1.1.3 Barvaux-sur-Ourthe

Zone de flux piétons

Barvaux-sur-Ourthe est le village le plus urbanisé de la commune de Durbuy. Il possède en son centre des écoles, l'administration communale, une zone commerciale et de nombreuses activités qui en font une zone touristique attractive. Le centre connaît donc un flux de piéton important surtout en période touristique. Les axes où se concentrent ces flux sont la N86 et la N806, et s'étend également sur le premier tronçon de la Chainrue.



Cheminement correct voirie En Charotte



Zone de plain-pied Chainrue



Cheminement confortable Grand'Rue



Trottoir continu d'un seul côté de la N806

Les flux piétons sont donc fortement concentrés autour de la voirie régionale N86 qui est un axe important connaissant un trafic dense et laissant peu de places aux modes doux.

La Grand'Rue est une section possédant un cheminement confortable. Les infrastructures sur le reste de la N86 sont acceptables mais posent des problèmes d'étroitesse et de revêtement. De même la traversée de l'Ourthe par le pont sur la N806 comporte des obstacles et du stationnement gênant. Par contre, la Chainrue a fait l'objet d'un aménagement de plain-pied avec des ralentisseurs de vitesse, laissant plus de place pour les piétons.

En dehors du centre

Barvaux-sur-Ourthe possède dans son ensemble des infrastructures de bonne qualité



Route de Marche



Avenue des Tilleuls



Chainrue



Vieux Chemin de Petit-Han

Projets

- Gros projet urbain au centre de Barvaux (Bureau AGUA) depuis l'entrée de ville jusqu'au rond-point
- Projet de passerelle piétonne sur l'Ourthe à Barvaux en amont du pont (bureau Agua)

7.1.1.4 Hotton

Zone de flux piétons

Nous nous trouvons dans un même contexte que pour Barvaux-sur-Ourthe à Durbuy. Hotton est le village le plus urbanisé de la commune et possède en son centre des écoles, l'administration communale, une zone commerciale et de nombreuses activités touristiques. Le centre connaît donc aussi un flux de piéton important surtout en période touristique. Les axes où se concentrent ces flux sont la N86 depuis l'école rue D'Izegem jusqu'à la maison communale et sur de petits tronçons de la N833.



Trottoirs étroits sur la N86



Zone de plain-pied rue du Batty



Cheminement uniquement du côté de la berge



Traversée de l'Ourthe correctement aménagée



Trottoirs étroits et obstacles rue de la Vallée et rue des Ecoles



Les flux piétons sont fortement concentrés autour du croisement entre la N86 et la N833 où se situent les commerces et établissements Horeca. Ce sont deux axes importants connaissant un trafic de transit dense et laissant peu de places aux modes doux. La N86 possède un cheminement piéton continu et permet de traverser l'Ourthe mais ce cheminement est à de nombreux endroits très étroit à cause du stationnement et comporte souvent des obstacles. Le constat est le même pour les tronçons de la N833.

En dehors du centre

En dehors de ce centre, très peu d'aménagements pour les modes doux.



Rue de la Liberation



Rue de Sart

Projets

- Projet de rénovation de la rue Simon (N833)

7.1.2 Villages et zones rurales

Il existe une grande hétérogénéité dans la qualité des cheminements piétons dans les villages des communes et hors agglomération.

Il faut cependant différencier certains centres et villages urbanisés qui possèdent des aménagements, de plus ou moins bonne qualité selon les lieux, des villages ruraux comprenant de l'habitat souvent dispersé et très peu d'infrastructures piétonnes.

7.1.2.1 *Centres et villages urbanisés*

Contrairement aux zones rurales, nous nous trouvons dans un contexte avec un habitat plus dense et comprenant des services ou commerces de proximité. Les infrastructures sont généralement existantes, garantissant une continuité piétonne, mais dont la qualité est fort variable d'un village à l'autre, où d'une rue à l'autre. Les aménagements comprennent souvent des trottoirs de largeur variable des deux côtés de la route, des éclairages et des traversées piétonnes plus ou moins sécurisées.

7.1.2.1.1 *Erezée*

Des travaux de réfection de voirie et d'aménagement de sécurité ont eu lieu récemment dans la traversée d'Erezée, notamment au niveau de la place du Concordia suite à des travaux prévus dans le cadre du plan communal de développement rural (PCDR). Peu de traversées piétonnes par contre sur cet axe.



Place du Concordia a fait l'objet d'une rénovation durant l'été



Aménagements récents rue du Centenaire



Aménagements rudimentaires rue Général Borlon



Cheminement continu d'un côté de la voirie

7.1.2.1.2 Nassogne

- Le centre de Nassogne se réaménage suite à un plan trottoirs. Des trottoirs d'une largeur correcte et bénéficiant d'un revêtement de qualité sont donc mis en place progressivement des deux côtés de certaines voiries ou d'un seul selon les possibilités. En s'éloignant du centre, la continuité du cheminement et la qualité des revêtements des trottoirs diminuent.



Rue de Masbourg



Rue de Marche



Place Communale



Aménagement plus rudimentaire rue de Coumont

- Sur Forrières, les aménagements sont beaucoup plus basiques et deviennent quasi inexistant en s'éloignant du centre.



Rue des Alliés



Rue de la Chavée

7.1.2.1.3 Rendeux

Le village se concentre le long de la N833 sur un long tronçon. Les cheminements piéton sont continus et de qualité correct selon les tronçons mais peu sécurisants car en bordure d'une voirie régionale large au profil rectiligne et rapide. Les traversées ne sont pas nombreuses et pas toujours sécurisées → problématique pour rejoindre certains commerces, l'école ou l'administration communale.



Rendeux



Rendeux-Bas



Traversée aménagée pour l'école



Route de Marche : cheminement piéton existant sur certaines voiries latérales

7.1.2.1.4 Somme-Leuze

Somme-Leuze n'a pas véritablement de centre regroupant les différents services ou activités. La commune est composée de plusieurs petits villages avec de l'habitat dispersé, éparpillés sur le territoire mais en connexion avec le réseau de voiries régionales.

Le village le plus développé est Noisieux qui s'est urbanisé autour de la N929. Les déplacements piéton ne sont pas toujours évidents le long de cet axe car pas toujours continus et souvent encombrés par du stationnement. En dehors, les aménagements sont quasiment inexistant.



Rue de l'Ourthe



Rue d'Enneilles

7.1.2.1.5 Durbuy

Deux villages avec des profils différents :

- Bomal est un village avec un habitat plutôt dense et où se situent la gare et quelques commerces
- Durbuy est un village assez petit concentré en bordure de l'Ourthe, et qui est tourné majoritairement vers le tourisme

Dans les deux cas, les aménagements sont globalement satisfaisants même si variables d'une rue à l'autre → notamment une zone de plain-pied à Durbuy



Place aux Foires et avenue Louis de Loncin (Durbuy)



Rue des Ardennes (Bomal)

7.1.2.1.6 Hotton

La commune comporte plusieurs villages s'étirant le long de grands axes régionaux. Globalement, les cheminements sont bien aménagés le long de ces axes. En s'éloignant sur les rues latérales la continuité du cheminement et la qualité des revêtements des trottoirs diminuent.



Grand'Route (Bourdon)



Rue de la Roche (Hampteau) : cheminement piéton moins bien défini et encombré par du stationnement



Avenue de la Gare (Melreux)

7.1.2.1.7 Marche-en-Famenne

De nombreux aménagements ont été réalisés ces dernières années dans les villages en périphérie du centre de Marche. Différents types d'aménagement existent :

- Trottoir ou voie cyclo-piétonne
- Cheminement des deux côtés de la voirie ou d'un seul côté selon le contexte



Rue grande (Aye)



Rue du Maquis (Waha)



Rue de la station (Marloie) : Trottoirs moins confortables mais existants

7.1.2.1.8 Rochefort

À nouveau, deux villages avec des profils assez différents :

- Jemelle est un village assez dense comportant une gare et des écoles, le tout concentré autour de la N86 qui connaît d'ailleurs beaucoup de développements urbains sur son pourtour jusqu'à Marche-en-Famenne
- Han-sur-Lesse est un petit village concentré autour d'activités touristiques de la même façon que Durbuy

Les deux villages sont bien aménagés au niveau des centres (notamment une zone de plain-pied à Han-sur-Lesse) et de manière satisfaisante mais variable en périphérie.



Avenue de Ninove et rue du Maurlet (Jemelle)



Rue des Grottes (Han-sur-Lesse)

7.1.2.2 Villages ruraux et hameaux

Avec des trottoirs souvent trop peu nombreux et des traversés de voirie non sécurisés, les cheminements présentent un réel manque de continuité dans la plupart de ces villages. L'absence, l'étroitesse et l'encombrement de certains trottoirs obligent les piétons à en descendre régulièrement, augmentant ainsi leur exposition au risque d'accident, et leur incommodité.

De plus, la qualité des aménagements existants laisse parfois à désirer. Souvent, les trottoirs sont de mauvaise qualité (recouverts de gravier ou enherbés), sont mal entretenus ou tout simplement assimilés à la propriété privée.

Ci-dessous, différents exemples dans les villages qui montrent que chaque commune du PICM est concernée:

7.1.2.2.1 Durbuy



Hey



GrandHan

7.1.2.2.2 Erezée



Amonines



Mormont

7.1.2.2.3 Hotton



Ny



Marenne

7.1.2.2.4 Marche-en-Famenne



On



Hargimont

7.1.2.2.5 Nassogne



Ambly



Grune

7.1.2.2.6 *Rendeux*



Marcourt



Gêne

7.1.2.2.7 *Rochefort*



Lavaux-Ste-Anne



Villers-sur-Lesse

7.1.2.2.8 *Somme-Leuze*



Bonsin



Nettine

7.1.3 Points noirs à mettre en évidence

7.1.3.1 *Durbuy*

- La traversée piétonne de Durbuy Adventures : traversée mal signalée; problème de vitesse sur cette portion en ligne droite

7.1.3.2 *Erezée*

En attente des informations !

7.1.3.3 *Hotton*

- Pont Infrabel au niveau du village de bourdon dangereux pour les cyclistes et pas de trottoirs

7.1.3.4 *Marche-en-Famenne*

- Cheminement rue Victor Libert

7.1.3.5 *Nassogne*

- Passage piéton RN889 rue de Lahaut

7.1.3.6 *Rendeux*

- Traversées difficiles sur la RN833

7.1.3.7 *Rochefort*

- Traversées au Carrefour N949 / N86
- Cheminement piéton place Roi Albert Ier

7.1.3.8 *Somme-Leuze*

- Carrefour difficile à l'école de Bonsin
- Traversé d'une voirie à 70km / h pour rejoindre l'école à Baillonville
- Noiseux : tronçon difficile entre le zoning et le village

7.1.4 Projets communaux

7.1.4.1 *Durbuy*

- Gros projet urbain pour le centre de Barvaux (agence AGUA) depuis l'entrée de ville jusqu'au rond-point et projet de passerelle piétonne sur l'Ourthe en amont du pont
- Projet de construction d'une passerelle piétonne sur le Ris Dodet (bureau Agua)
- Gare de Boma : projet de trottoirs à la gare pour traverser

7.1.4.2 *Erezée*

Projets trottoir :

- Abords de l'église de Soy
- Rue St-Roch à Soy
- Blier (à hauteur du carrefour avec la rue du TTA)
- Mormont (au centre de la place du Baty)
- Erezée (dans la rue Général Borlon et vers le Centre Sportif)

7.1.4.3 *Hotton*

- N833 : rue Simon va être réaménagée

7.1.4.4 *Nassogne*

- Plan trottoirs
- Création d'un accotement piétonnier, Route de Bastogne RN856 entre le carrefour avec la rue du Poteau et la rue des Ecoles à Harsin
- Traitement de la traversée de Bande (centre)
- Réaménagement du centre de Forrières dont le principal enjeu est l'aménagement des trottoirs

7.1.4.5 *Rendeux*

- Plan trottoirs sur la RN 888

7.1.4.6 *Rochefort*

- Plan trottoirs en avant-projet

7.2 PMR

Une attention toute particulière doit être accordée aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) qui regroupent les handicapés physiques, les malvoyants, les personnes du troisième âge ou encore les parents avec poussettes ou enfants en bas âge. Les PMR représentent donc une partie beaucoup plus importante de la population que ce qui est généralement admis.

Dès lors, dans tout aménagement, il faut tenir compte de l'accessibilité de l'espace public pour ces personnes. En particulier, des actions doivent être entreprises pour assurer leur accès aux transports publics, pour leur offrir des places de stationnement adaptées et pour étudier et offrir des modes de déplacement alternatifs.

Nous pouvons constater un développement de l'accessibilité aux PMR au niveau des centres urbains, notamment au niveau des bâtiments publics. Des efforts sont faits, et des aménagements à leur attention sont parfois réalisés lors de travaux de rénovation. Dans l'ensemble, il existe cependant des disparités et parfois d'importantes lacunes même si une partie des lieux ouverts au public est au moins partiellement accessible. Beaucoup d'améliorations peuvent néanmoins être apportées pour rendre encore meilleure l'accessibilité de ces bâtiments et espaces.

Ci-dessous, des exemples d'adaptations pour PMR dans les communes.



Abaissement des bordures et guides pour malvoyant sur Marche-en-Famenne



Bordures abaissées (Han-sur-Lesse et Heure)



Zones de plain-pied facilitant les déplacements PMR (Marche et Durbuy)



Stationnement PMR (Barvaux-sur-Ourthe et Rochefort)



Rampe d'accès PMR (Barvaux-sur-Ourthe)

Il existe cependant encore de nombreuses lacunes. Quelques exemples ci-dessous :



Traversées menant vers des obstacles : bac à fleurs sur Hotton et stationnement à Rochefort



Bordures infranchissables pour des PMR (Hotton et Barvaux-sur-Ourthe)



Obstacles sur le cheminement (Rendeux et Hotton)

De manière générale, dans les villages ruraux, l'étroitesse ou l'absence de trottoirs ne permet pas une circulation sécurisée et confortable, et les aménagements PMR sont quasiment inexistantes.

7.3 Promenades et itinéraires récréatifs

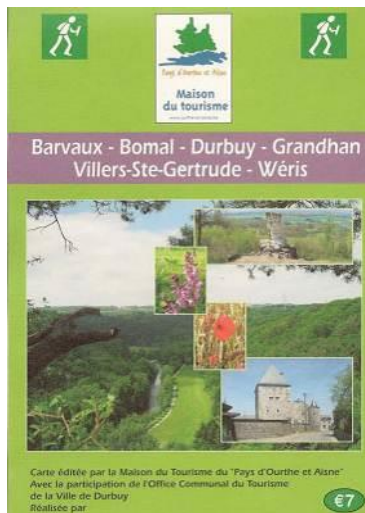
De nombreuses promenades existent sur les communes dont certains tronçons pourraient avoir un intérêt pour les déplacements fonctionnels (notamment le RAVeL qui a été présenté dans le chapitre vélo)

7.3.1 Les sentiers vicinaux

Les anciens sentiers, tels que répertoriés dans l'atlas des chemins vicinaux de 1848 et offrant les liaisons les plus pertinentes et les plus efficaces pourraient être sollicités pour les déplacements fonctionnels, à condition d'être sécurisés et préservés de la circulation automobile.

7.3.2 Pays d'Ourthe & Aisne

Ce territoire se compose de cinq communes : Durbuy, Erezée, Hotton, Manhay & Rendeux.



La Randonnée demeure l'une des activités les plus développées par la maison du tourisme via notamment la publication de cartes et de topo-guides.

- 30 promenades en boucle au départ des villages de la commune de Durbuy
- 18 randonnées pédestres sur Erezée et 5 promenades accessibles aux PMR
- 16 promenades sur Hotton
- 18 promenades sur Rendeux

7.3.3 Pays de Marche et de Nassogne

Balisages et promenades au départ de tous les villages des communes de Marche-en-Famenne et de Nassogne.



- Carte de promenades de Marche en Famenne (Aye, Champlon-Famenne, Grimbiémont, Hargimont, Humain, Lignières, Marloie, On, Roy, Verdenne, Waha) → 23 circuits pédestres
- Au Pays de Nassogne : carte de 23 promenades balisées (Ambly, Bande, Charneux-Chavanne-Harsin, Forrières, Grune, Lesterny, Masbourg-Mormont, Nassogne)

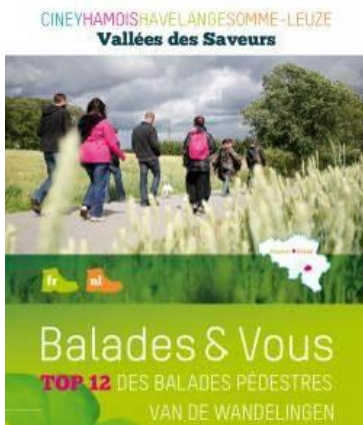
7.3.4 Syndicat d'initiative de Rochefort



Editions du Syndicat d'Initiative :

- Carte de promenades Rochefort Ville : 7 itinéraires pédestres balisés
- Cartes de promenades Rochefort et ses villages : une trentaine d'itinéraires balisés accessibles aux marcheurs

7.3.5 Syndicat d'Initiative de Somme-Leuze



La commune propose 12 circuits de promenades pédestres au départ de chacun des villages. Elles varient entre 4 et 9 km et sont fléchées.

Ces parcours balisés empruntent principalement des routes peu fréquentées ou sentiers à travers bois, campagnes et autres hameaux.

7.4 Synthèse

Zones de flux piéton dans les centres de Marche, Rochefort, Hotton et Barvaux

Chemins piétons existants dans de nombreux villages urbanisés mais dont la qualité est fort variable d'une rue à l'autre ou d'un village à l'autre

Volonté des communes de donner plus de confort aux piétons dans les centres mais absence régulière de prise en compte des déplacements à pied dans les villages ruraux (trottoirs absents ou étroits, obstacles, traversées peu sécurisantes, manque de continuité...)

Présence de barrières importantes à la pratique de la marche : Les cours d'eau (L'Ourthe, Aisne, Lomme,...), certains passages à niveau et surtout les voiries régionales à haut débit de circulation qui sont très présentes sur le territoire

De nombreuses zones piétonnières ainsi que des espaces partagés ont été réalisés sur le territoire

Beaucoup de projets en cours sur les 8 communes pour sécuriser les modes doux

Prise en compte progressive des PMR lors du réaménagement des voiries, surtout dans les centres (bordures abaissées, lignes guides pour malvoyants...)

Certains principes d'aménagement PMR sont à améliorer

Nombreux itinéraires récréatifs et dynamisme du réseau associatif

Atout et potentiel du RAVeL à valoriser

8 Transport privé

8.1 Offre de transport

8.1.1 Contexte du réseau routier et autoroutier

Deux autoroutes encadrent le territoire d'étude : l'E411 à l'ouest et l'E25 à l'est.

La commune de Rochefort est traversée et se connecte à l'autoroute E411 en direction de Namur-Bruxelles vers le nord et Arlon / Luxembourg vers le sud.

La commune bénéficie de deux échangeurs : celui au niveau de la rue de la Baronne Lemonnier et le second à la limite sud-ouest du territoire avec Wellin. Rochefort profite d'une accessibilité facilitée et se trouve bien connectée reste du territoire.

L'E25, pour se rendre à Liège au nord et Arlon au sud, est facilement accessible depuis les communes de Durbuy par la N86 au niveau de l'échangeur 48 et d'Erezée par le réseau de routes secondaires.

Marche-en-Famenne, Rendeux et Nassogne bénéficient de la N89 pour rejoindre l'E25.

La N4 traversant les communes de Somme-Leuze, Marche-en-Famenne et Nassogne, leur offre une bonne accessibilité vers Ciney, Namur et l'E411 coté nord-ouest et vers Bastogne et le Luxembourg coté sud-est.

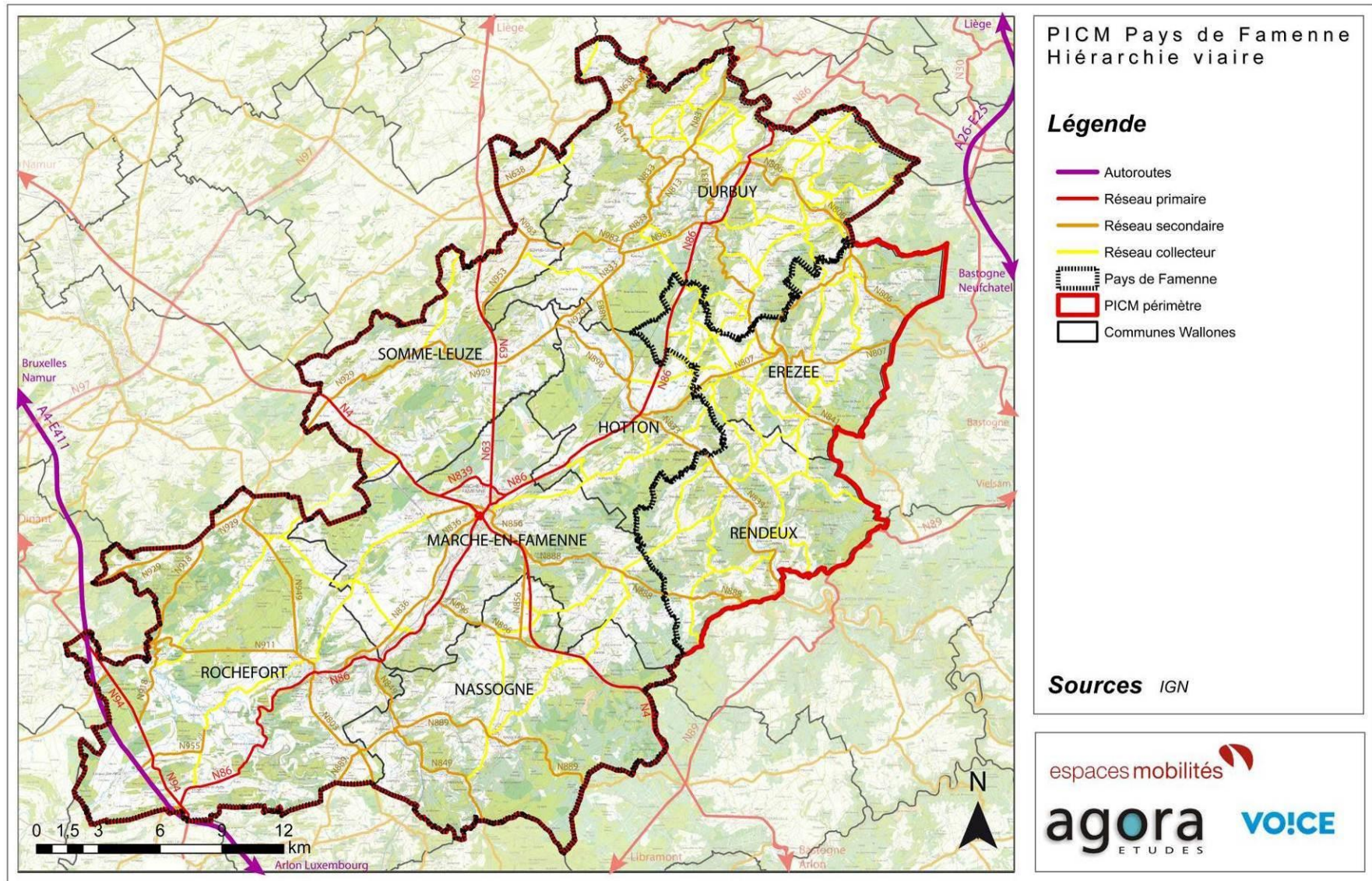
La N63 aboutit à Marche-en-Famenne depuis Liège en traversant le territoire de Somme-Leuze.

La N86 est également une dorsale structurante du PICM en traversant Rochefort, Marche-en-Famenne, Hotton et Durbuy. La N4 permet l'accès à Ciney à l'ouest et à Bastogne par l'est.

Les huit territoires sont irrigués inégalement par le réseau de voiries régionales (primaire et secondaire). Le réseau primaire converge vers Marche-en-Famenne. Le réseau secondaire irrigue l'ensemble de la commune de façon plus ou moins dense et permet de rejoindre le réseau primaire et au-delà les différents pôles urbains régionaux.

Chaque commune dispose d'un réseau de voirie collecteur qui permet de rejoindre facilement le réseau de voirie secondaire.

L'offre routière est synthétisée dans la carte ci-après :



Carte 29 : Hiérarchie viaire existante

8.1.2 Description des principaux axes

8.1.2.1 N63

La N63 est un axe nord-sud traversant les communes de Somme-Leuze et de Marche-en-Famenne. Elle permet de relier la ville de Marche-en-Famenne au pôle de Liège. C'est un des axes majeurs du territoire du PICM. La N63 présente peu de discontinuité au niveau des vitesses autorisées puisque sur le territoire d'étude, la vitesse maximale autorisée est de 90 km / h.

La N63 présente un profil autoroutier qui est à 2x2 voie avec une berme-centrale. La route est éclairée. Si son gabarit est de type autoroutier cependant les carrefours se font à niveaux. En effet, au-dessus il faudrait créer des échangeurs de type autoroutier.

Cette vitesse se réduit à 70 puis à 50 km / h lorsque l'on entre dans la ville de Marche-en-Famenne.



Profil en 2x2 voies séparées par une berme centrale en béton. Le profil est de type autoroutier.



Même profil. À noter la présence d'un panneau signalant des contrôles radars. On aperçoit dans le fond, un carrefour à niveau.



Exemple de carrefour à niveau sur la N63 à hauteur de Noiseaux. Seul mouvement, le tourne à gauche.



Exemple de carrefour à niveau sur la N63 complexe. Plusieurs mouvements autorisés : entrée, sortie, traversée des voies.



En entrée de Marche-en-Famenne, le profil évolue du profil routier à un profil plus urbain. Deux bandes en sortie de Marche-en-Famenne, une bande en entrée et des ilots centraux.



L'entrée est marquée par le rond-point paysager accédant au contournement.



Dans le centre de Marche-en-Famenne, la voirie reste large 2x2 voies ou voirie directionnelle. Les croisements sont régis par des feux.

8.1.2.2 N4

La N4 relève du réseau à grand gabarit et relie Bruxelles à Luxembourg, en passant par Somme-Leuze, Marche-en-Famenne et Nassogne.

Les communes traversées se situent à moins de 50 minutes de l'E411 par la N4.

Elle est aménagée en voie rapide avec un profil 2x2 voies, une berme-centrale et des luminaires. Son gabarit est de type autoroutier mais les carrefours se font la plupart du temps à niveaux ce qui explique que la vitesse maximale soit de 90 km / h sur la majeure partie de son tracé.

La N4 traverse le territoire de Somme-Leuze sur environ 5,1 km.



Profil en 2x2 voies séparées par une berme centrale en béton (quelques sections sans berme). Cette portion bénéficie d'un seul échangeur entre la N4 et la N929 pour se rendre dans le centre de Somme-Leuze et au-delà Durbuy.



Les bandes d'insertion sur la N4 sont relativement étroites et courtes.



Des entrées / sorties vers des voiries locales sont encore possibles par des bandes de présélection, elles aussi étroites

La N4 traverse le territoire de Marche-en-Famenne sur environ 7,5 km.

Deux principaux échangeurs permettent d'irriguer le territoire en direction du centre de Marche-en-Famenne.

Le premier relie la N4 à la N63 par le contournement nord (N839) et permet de rejoindre Somme-Leuze vers la direction de Liège. Le second distribue tout le territoire marchois et au-delà l'ensemble des communes du PICM par les routes N86, N836, N63, N873.



Le profil reste le même avec une vitesse limitée à 90km / h.

On peut noter des contrôles par radars fixes sur le côté.



La voirie est bordée et donne accès à de nombreuses activités (station essences, HoReCa, concessionnaires) et également de propriétés privées. Celles-ci ne bénéficient pas toutes d'espace suffisant pour une insertion sécurisée sur la N4.



Embranchement de la N4 à la N839



En approche de Marche-en-Famenne, la berme centrale est remplacée par une bande non affectée ou pour des mouvements directionnels.



En traversée de Marche-en-Famenne le profil reste à 2x2 voies avec berme. Ce profil reste constant sur le reste du territoire en direction de Nassogne.

La N4 traversant le territoire de Nassogne :

La N4 traverse le territoire de Nassogne par le nord sur 11,8 km.

Les principaux croisements se présentent sous la forme d'échangeurs : on en dénombre trois au niveau de Charneux, Harsin et Bande. Il y a également deux accès directs sur la route à Grune et Bande.



Même profil en voie rapide avec 2x2 bandes de circulation séparées par une berme centrale. Fin de limitation de vitesse à 90 km / h.

8.1.2.3 N86

La N86 est l'axe majeur du territoire puisqu'il traverse le territoire d'étude du nord au sud. On peut distinguer deux parties : la partie nord entre Durbuy (Barvaux) et jusqu'à Marche-en-Famenne et la section sud de Marche-en-Famenne à Rochefort. Les deux parties sont reliées par le contournement de Marche-en-Famenne.

Partie nord

Sur cette partie, la N63 traverse le village de Barvaux, la ville de Hotton pour se diriger vers Marche-en-Famenne. Elle permet d'effectuer des trajets nord-sud.

La N86 est à 2x1 voie sur tout son tracé. C'est une route avec de nombreuses lignes droites, qui engendre des vitesses excessives et de nombreux accidents. Dans les zones non urbanisées, la vitesse autorisée est de 90 km / h. Cette vitesse passe à 50 km / h en agglomération.



Section à la sortie de Barvaux.

2x1 voie avec ligne blanche continue d'un côté et autorisation de dépassement de l'autre.

Présence d'un petit trottoir et absence de filet d'eau entre l'accotement et la route.



2x1 voie avec ligne pointillée.

Accotement enherbé et absence de filet d'eau.



Section urbaine à Hotton. Bande de roulement en bon état, absence de marquage au sol et stationnement longitudinal de part et d'autre de la chaussée.

Partie sud

Sur cette partie, la N 86 permet de rejoindre Rochefort et Marche-en-Famenne et d'accéder à l'E411 par l'échangeur autoroutier 23 sur la commune de Wellin. Ainsi, le centre de Rochefort est accessible en moins de 15 minutes et 13 kilomètres depuis cet échangeur.

La N86 sur le territoire de Rochefort :



2x1 voie sans ligne pointillée. Accotement enherbé et absence de filet d'eau. L'étroitesse de la voie et l'absence de marquage ne rend pas la route très sécurisée.

Rue de Wellin, Rochefort



Rue de France, Rochefort

2x1 voie séparée par une bande centrale équipée de potelets visant à rétrécir chaque voie pour diminuer la vitesse de circulation avant l'entrée du centre de Rochefort.



Carrefour entre la N86 et la N949, centre de Rochefort

Croisement des véhicules difficile et peu fluide, ici en période estivale. Les camions empruntent cette voirie ce qui implique des nuisances pour les riverains de la ville de Rochefort (trafic, congestion, accidents...). Le projet de construction d'une voirie de délestage au sud de Rochefort permettrait de réduire considérablement ces désagréments.



Route de Marche, sortie de Rochefort

Voirie 2x1 voie bordée par deux pistes cyclables. Cette route est prioritaire jusqu'au carrefour entre la N836 et la N86. Sa vitesse est limitée à 70km / h.



Avenue de Ninove, Jemelle

Voirie 2x1 voie, étroite pour le trafic de transit générant des nuisances pour les riverains

La N86 sur le territoire de Marche-en-Famenne :



Rue du Beau Revoir, Hargimont

Voirie 2x1 voie avec accotement en herbe et trottoir exigu.



Avenue de France

Profil 2x1 voie avec un marquage en zébra réduisant la largeur de chaque voie.



Avenue de France

Profil 2x1 voie avec une berme centrale engazonnée aménagée d'une piste cyclable et d'un cheminement piéton.



Chaussée de l'Ourthe

Profil 2x1 voie avec une berme centrale dédiée au stationnement. Large trottoir au revêtement de qualité de part et d'autre de la voirie offrant un cheminement aisé pour les piétons. Stationnement longitudinal le long des trottoirs. Traversée piéton sécurisée.

8.1.2.4 N94

La N94 traverse l'extrémité ouest du territoire de Rochefort.

Elle est largement parallèle à la E411, ce qui a fortement réduit l'importance de sa fonction de transit entre Dinant et Wellin, et au-delà en direction de Libramont et Arlon (reprise sur le tracé de la N40).

C'est une voirie 2x1 voie généralement très rectiligne, avec occasionnellement des accotements. Elle est généralement dépourvue de pistes cyclables et de trottoirs.

Elle dispose de deux échangeurs avec la E411 à proximité de Rochefort, à savoir l'échangeur 22 de Ciergnon et l'échangeur 23 de Wellin. Le demi-échangeur 22a de Lavaux-Ste-Anne communique également avec la N94 via la N955 rue du Jardinia



Profil 2x1 voie avec un marquage du bord fictif de la chaussée.

Rue de Vignée



Seule section avec des courbes en « S » pour racheter la pente

Rue du Sourd d'Ave



Profil 2x1 voie avec une voie centrale dédiée au tourne-à-gauche. Vue vers le nord, avec l'échangeur de Ciergnon au sommet de la côte.

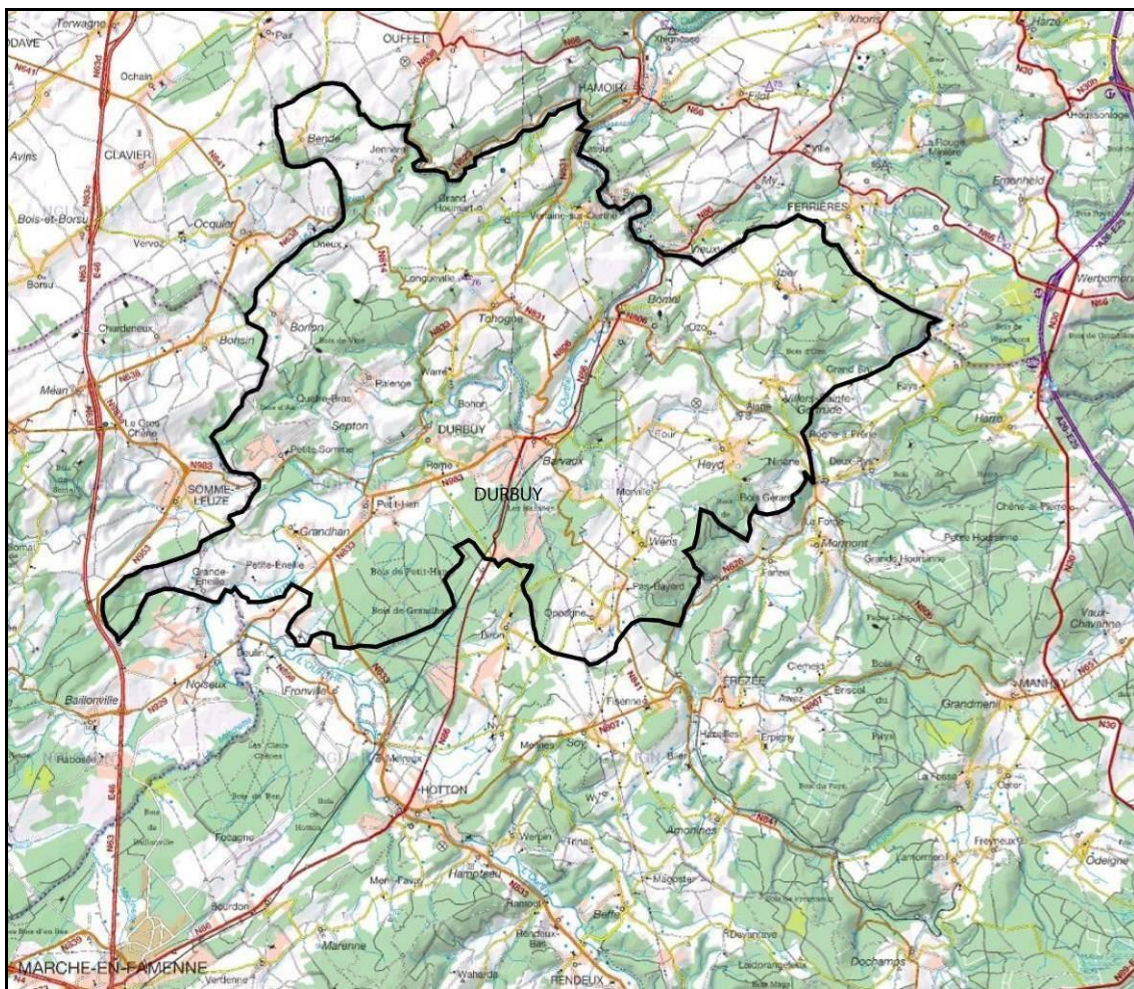
Rue de Vignée

8.1.3 Contexte routier par commune

8.1.3.1 Durbuy

Le réseau routier de Durbuy se caractérise par une convergence des principaux axes vers le centre de Barvaux. La N86 traverse la commune selon un axe nord-sud permettant de relier une grande partie du territoire d'étude. Elle croise la N983, la N841 et la N831 dans le centre du village de Barvaux.

La N983 permet rejoindre la N4 sur la commune de Somme-Leuze.



Carte 30 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Durbuy
Source IGN

- **La N806**

La N806 fait la jonction entre les villages de Barvaux et de Bomal. La N806 permet de rejoindre la commune de Manhay en suivant l'Aisne puis l'E25 en direction de Liège ou de Luxembourg. Elle traverse pour se faire la commune d'Erezée.

Cette route dessert la gare de Bomal. Son profil est en 2x1 voie et le régime de vitesse est discontinu.



Section entre Barvaux et Bomal. 2x1 voie avec accotement enherbé d'un côté et d'un filet d'eau de l'autre côté. Qualité du revêtement moyen.



Passage à niveau à la gare de Bomal. Absence de marquage.



Section de la N806 en direction de Manhay. 2x1 voie avec accotements enherbé. Le revêtement est de bonne qualité.

▪ **La N831**

La N831 traverse le nord du territoire de Durbuy et descend en direction de Barvaux en se connectant à la N806.

Son profil est en 2x1 voie avec des régimes de vitesse discontinu.



Profil en 2x1 voie avec bandes cyclables de ± 80 cm de chaque côté. Bon revêtement



Profil en 2x1 voie mais plus étroit et le revêtement est de mauvaise qualité.



Des sections sont schlamées pour interrompre les parties rectilignes de la voirie.

- **La N833**

Sur le territoire de Durbuy, la N833 permet depuis le village de Tohogne de rejoindre la gare de Melreux-Hotton et la N86 en passant par le centre de Durbuy où elle longe l'Ourthe.

Son profil est 2x1 voie avec des régimes de vitesses discontinues.



Section de la N833 dans le centre de Durbuy. Le revêtement est traditionnel fait de pavés. Les trottoirs sont bien dimensionnés.



Portion située hors agglomération. Le revêtement est de bonne qualité. On note la présence d'un filet d'eau sur la partie gauche de la chaussée.



Située dans le bois de Petit Han, le revêtement est de qualité moyenne. On remarque la présence d'une Piste Cyclable Suggérée symbolisée par des chevrons de couleur vert.

- **La N841**

La N841 relie le centre de Barvaux, la gare et au-delà la commune d'Erezée via le Golf de Durbuy. Son tracé est sinueux avec une importante section en forêt et le profil est de 2x1 voie. Le régime de vitesse varie.



Section de la N841 en lisière du golf. Le profil est en 2x1 voie mais le revêtement est en mauvais état.



Même caractéristique que précédemment



Même profil mais la bande de roulement est de meilleure qualité.

- **La N983**

Sur le territoire de Durbuy, la N983 traverse la partie ouest de la commune. Elle permet l'accès à la N63 via l'échangeur situé à Méan (Havelange) et traverse le territoire de Somme-Leuze. Elle dessert Petit Han et continue ensuite jusqu'à Barvaux.

Le profil est à 2x1 voie et le régime de vitesse est discontinu.



Profil en 2x1 voie avec une absence des accotements et le revêtement est de qualité moyenne.



Croisement avec la N 833 géré par un stop au niveau de la rue d'Andenne. La visibilité du carrefour doit être améliorée.



Partie urbanisée de la N983. On remarque la présence d'un accotement en bitume faisant office de trottoir. Le revêtement est de bonne qualité



N983 dans Barvaux débouche sur la N86. Le profil est devenu urbain en 2x1 voie avec trottoirs. Des aménagements ont été mis en place pour empêcher le stationnement sur les trottoirs.

- **La N806**

La N806 prolonge la N983 en direction de Bomal.



En traversée de Barvaux.



En direction de Bomal, le profil est plus large en 2x1 voie.



Passage à niveau à la gare de Bomal.

- **La N814**

Depuis la N833, elle permet de rejoindre la N638 pour se diriger vers la N63 ou la N638. Sur Durbuy, la N814 permet la desserte des villages de Longueville et d'Oneu. Elle a un rôle essentiellement communal.

Son profil est en 2x1 voie et il est assez sinueux.



Le revêtement dans un état général moyen.



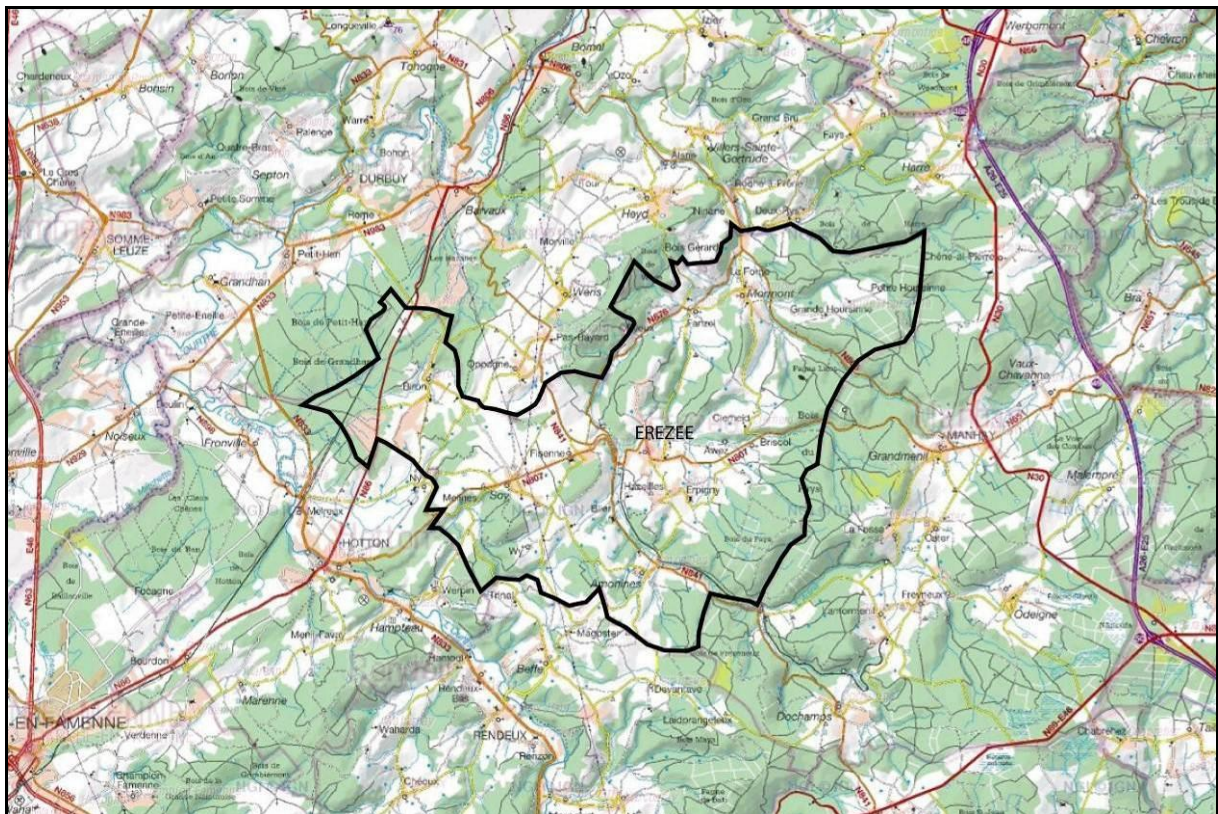
Croisement avec la N833. Le marquage est à revoir.

- **N813 entre Tohogne et Durbuy**

Elle relie Tohogne à Durbuy-Centre. Elle a un profil étroit. Son revêtement est de bonne à moyenne qualité selon les sections.



8.1.3.2 Erezée



Carte 31 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Erezée
Source IGN

L'ensemble des voiries secondaires converge en amont du carrefour du pont d'Erezée.

Ainsi, la N841 permet de rejoindre Durbuy-Barvaux au nord et la N89 à la Roche-en Ardenne au sud.

La N807 permet d'atteindre Hotton à l'ouest et la N30 à Manhay à l'est puis au-delà à l'autoroute E25 en passant par le réseau de voirie secondaire de Manhay.

La N876 a un rôle essentiellement communal permettant de rejoindre Fanzel au centre d'Erezée.

▪ **La N841**

Cette voirie longe l'Aisne sur la majeure partie de la traversée d'Erezée.



Rue du Pont d'Erezée

Profil 2x1 voie sans marquage. Accotement en herbe. Le revêtement est généralement de moyenne à mauvaise qualité.



Le croisement avec la N876 est prioritaire. La N876 est régie par un stop.



Route de Barvaux

Même profil que précédemment. Le revêtement est de meilleure qualité que sur la portion précédente. Les accotements sont en herbe.



Rond-point connectant avec la N807

- **La N807**

La N807 permet de rejoindre Soy, Fisenne, le Pont d'Erezée et Erezée centre.



Rue du Château

Le profil général est de 2x1 voie au tracé très rectiligne. Accotement en herbe et revêtement de qualité bonne à moyenne.



En traversée de Soy, des aménagements ralentisseurs à l'approche de l'école sont efficaces.



En entrée de Fisenne, le profil de voirie a été retravaillé avec du marquage et des ilots centraux.

La N807 est en complète rénovation dans le centre d'Erezée

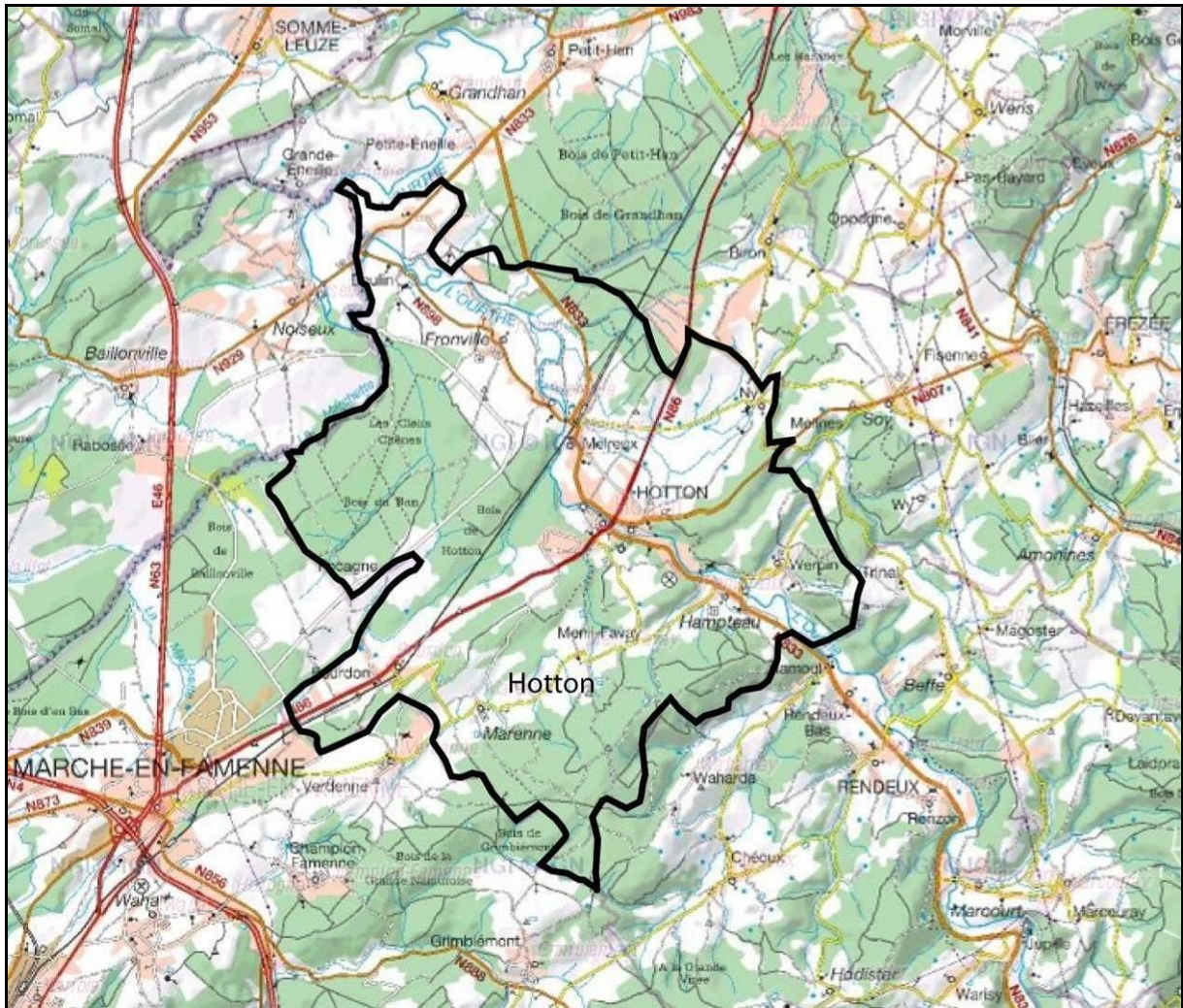
- **La N876**

Elle relie le nord de la commune à son centre. Elle a un rôle essentiellement communal. Son profil de 2x1 voie est par endroit sinueux. Les revêtements y sont de bonne qualité. Le croisement avec la N841 a été évoqué ci-avant.

8.1.3.3 Hotton

L'ensemble des voiries converge vers le centre de Hotton. Ce réseau en étoile, permet de rejoindre les communes voisines. La N86 est l'axe structurant qui permet l'accès à Marche-en-Famenne et à Durbuy, la N807 donne accès à la commune d'Erezée tandis que la N833 permet de se rendre à La Roche-en-Ardenne via la commune de Rendeux.

La N898 joue un rôle interne à la commune en permettant Fronville et Monville de rejoindre la gare et le centre d'Hotton.



Carte 32 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Hotton
Source IGN

▪ **La N807**

Cette route peut-être caractérisée comme une voie de desserte intercommunale. La N807 permet de rejoindre le centre de Hotton à Erezée. Elle traverse les villages de Soy et de Fisenne. Le profil est en 2x1 voie et le régime de vitesse est discontinu.



Le profil est à 2x1 voie. Le revêtement est de mauvaise qualité.



Traversée du village de Soy. On remarque la présence d'une école. Le passage piéton est bien signalé. On note également la présence de deux coussins berlinois afin de marquer la zone 30 et de réduire la vitesse.



N807 à l'entrée du village de Fisenne. On remarque un dévoiement bilatéral avec berme centrale pour faire ralentir.



La N807 au débouché avec les N86 et N833. C'est ici qu'ont lieu les principales manifestations de la commune.

Le carrefour mérite d'être retravaillé.

▪ La N833

La N833 permet de rejoindre Durbuy et La Roche-en-Ardenne via la commune de Rendeux. Son tracé est d'orientation est-ouest. Le profil est en 2x1 voie et les vitesses autorisées varient entre 70 et 90 km / h hors agglomération et 50 km / h dans le centre d'Hotton.

Pour la commune d'Hotton, la N833 est une route importante puisqu'elle permet de rejoindre deux communes du PICM et permet de se rendre à Marche-en-Famenne via la N86. Elle permet de rejoindre la gare de Melreux-Hotton.



Traversée d'Hotton en direction de Durbuy. On constate une absence de marquage. Le revêtement est en bon état. Des voitures sont stationnées sur le trottoir. Des chevrons verts signifient la présence d'une bande cyclable.



Absence de marquage, zones de stationnement des deux côtés de la chaussée. Le revêtement est en bon état.



Au centre d'Hotton, elle forme un carrefour étriqué et souvent encombré avec la N86 et la N807. La N833 traverse l'Ourthe.



Portion de la N833 en direction de Rendeux. Le profil est en 2x1 voie. La bande de roulement est de qualité moyenne.

▪ La N898

La N898 traverse les villages de Monville, de Fronville et Deulin, tous situés sur le territoire de la commune de Hotton. La N898 permet de rejoindre la N929 puis la N63. Elle dédouble la N833 au niveau de la gare de Melreux-Hotton.

Le profil est en 2x1 voie et le régime de vitesse est de 90 km / h hors agglomération, 50 dans Hotton.



N898 dans le village de Monville. On constate une absence de marquage. Le revêtement est de bonne qualité. Présence d'un filet d'eau et d'un trottoir suggéré par du « schlamage » rouge sur la partie gauche.



N898 dans le village de Fronville au niveau du carrefour avec la rue Picherotte et la rue de l'Eglise.

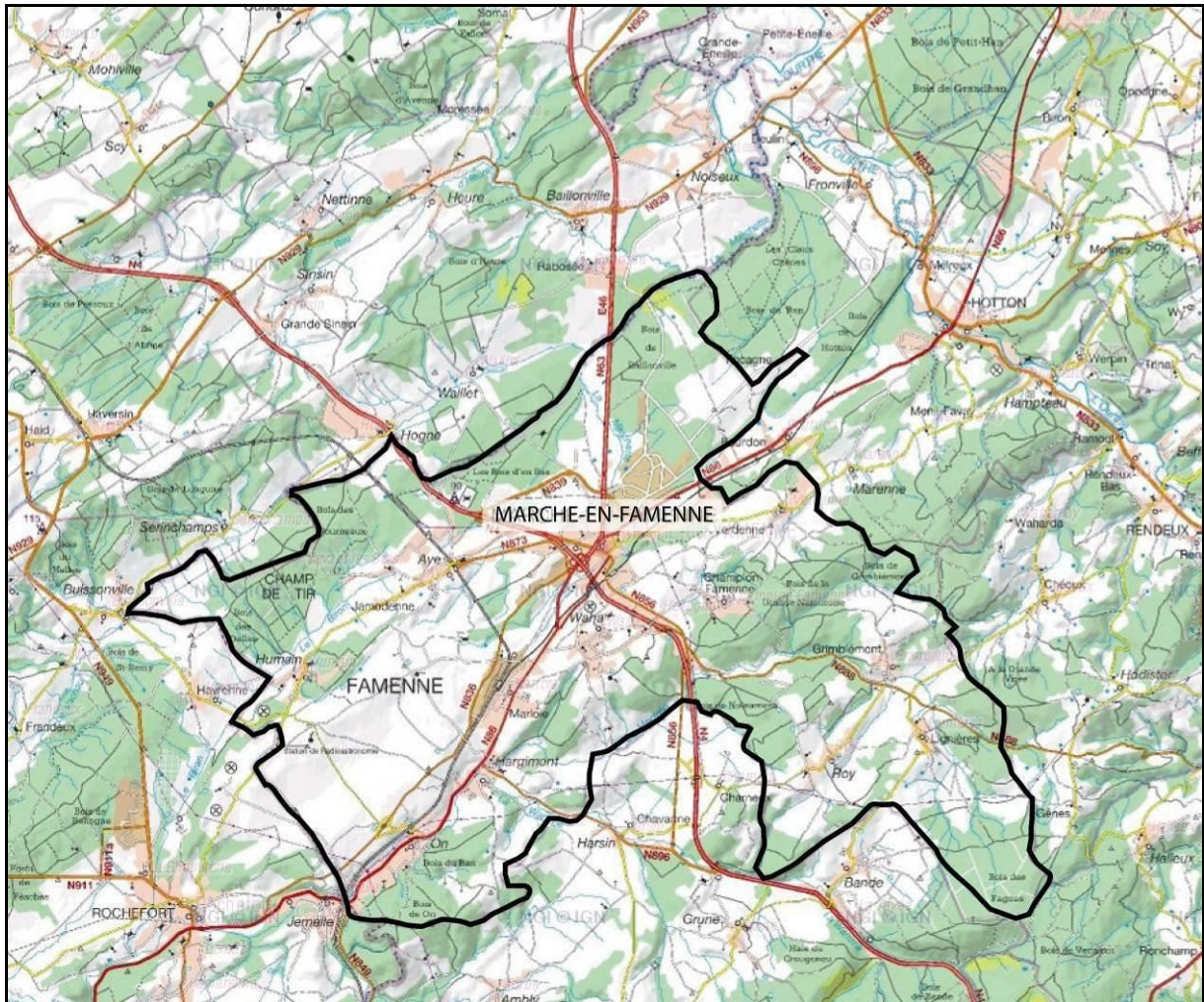
Absence de marquage au niveau de la chaussée. Revêtement en bon état.



N898 au carrefour avec la N929. Le profil est en 2x1 voie avec une bande blanche continue au milieu de la chaussée.

8.1.3.4 Marche-en-Famenne

Marche-en-Famenne bénéficie de la convergence du réseau primaire des N4, N63 et N86. Le réseau secondaire est bénéfique aux liaisons intercommunales.



Carte 33 : Hiérarchie du réseau viare existant à Marche-en-Famenne
Source IGN

- **La N836**

Cette route du réseau secondaire dédouble la N 86 depuis l'échangeur de la Pirire jusqu'à Rochefort. C'est une route à vocation industrielle puisqu'elle dessert les zones d'activités et les zonings à Marche-en-Famenne. Elle forme une boucle ceinturant la gare de Marloie et son zoning. Néanmoins la traversée du zoning et la desserte de la scierie restent possible.



profil en 2x1 voie. Traversée du zoning de Marloie III. La couche de roulement est en bonne état. En revanche, les mouvements directionnels ne sont pas formalisés ce qui peut être dangereux.



Des sections sont aménagées d'ilots et de bandes directionnelles.



Rond-point de connexion avec les N86, N836 et N873

- **La N839**

Cette route est le contournement nord du centre reliant N4, N63 et N86 via la chaussée de l'Ourthe. L'échangeur de la N4 prévoit l'embranchement de la continuité du contournement de Marche-en-Famenne par le sud. Son profil reste constant de type 2x1 voie sans aménagement spécifique à l'exception des luminaires.



Profil en 2x1 voie. Le revêtement est de bonne qualité. Présence de luminaire et d'une bande d'insertion sur la partie droite de la chaussée.

Des filets d'eau sont présents des deux côtés de la chaussée.

▪ La N856

Elle permet depuis le centre de Marche-en-Famenne de rejoindre la N896. Sur son parcours, un échangeur dénivelé permet de se rendre soit à Bastogne soit à Namur par la N4. Elle dessert également la halte ferroviaire de Marche-en-Famenne.

Dans l'hypercentre de Marche-en-Famenne, son profil est une voie unique puis à partir de la rue du Luxembourg, son profil passe en 2x1 voie jusqu'à son carrefour avec la N896.



Section en hypercentre. Le profil est en 1x1 voie de $\pm 3,5$ m. Le revêtement est pavé. Les trottoirs sont à niveaux avec la chaussée séparés par des potelets.



Section à 2x1 voie. Le revêtement est de bonne qualité. Les largeurs de bandes sont réduites a par la présence d'une bande centrale marquée et franchissable pour les mouvements directionnels.



Section de la N856 juste avant le passage sous la N4. Des stries délimitent les voies.



▪ La N888

La N888, traverse la partie ouest du territoire de Marche-en-Famenne. Elle permet depuis la N4 de rejoindre la Roche-en-Ardenne en passant par la commune de Rendeux.

Son profil est en 2x1 voie et les vitesses autorisées varient entre 70 et 90 km / h hors agglomération. Son tracé est assez sinueux avec des traversées de zones boisées.



Le profil de la voirie est constant sur l'ensemble du parcours. Le profil est de 2x1 voie souvent en lisière de forêt. Ici présence d'un rail de sécurité sur la partie droite de la chaussée. Le revêtement est de qualité moyenne.

▪ La N896

C'est une voirie de liaison transversale entre la N86 (Jemeppe) et la N4 (commune de Nassogne). Son profil est en 2x1 voie et la vitesse autorisée est de 70 km / h.



N896 en entrée de village depuis la N86. Profil en 2x1 voie avec trottoirs et/ou places de stationnement.

- **La N873**

La N873 permet de raccorder la N4 à la N949 sur le territoire de Rochefort. Elle traverse les villages d'Aye et sa halte ferroviaire, de Jamodenne.

Son profil est en 2x1 voie sur tout son parcours. Entre la N4 et la halte d'Aye, il n'y pas de dispositif ralentisseurs mais ils sont présents pour la traversée d'Aye.

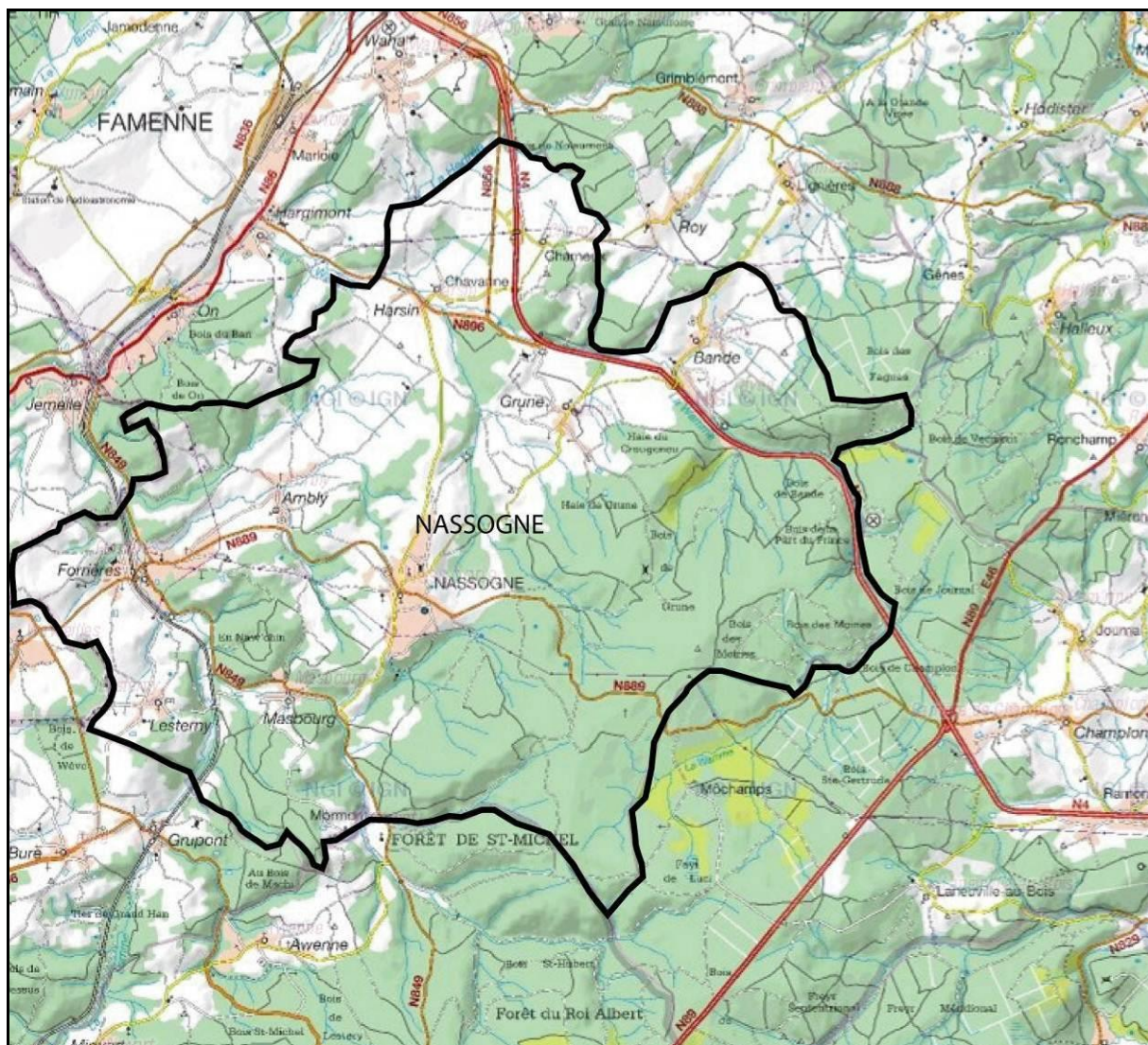


Section entre la N4 et la halte d'Aye. Profil en 2x1 voie avec un revêtement de bonne qualité. La vitesse est de 70km / h.



Traversée d'Aye. Le coussin berlinois et la chicane obligent les automobilistes à passer en alternance et ainsi réduire la vitesse.

8.1.3.5 Nassogne



Carte 34 : Hiérarchie du réseau viare existant à Nassogne
Source IGN

Le relief et le caractère forestier de la commune contraignent le réseau routier. Le réseau de voirie converge vers le centre de la commune. La commune est traversée par la N889 selon un axe ouest-est : Forrières / N4. Le centre de Nassogne est relié à deux routes périurbaines : la première (rue de Marche) rejoint la N896 à Harsin pour se rendre à Jemeppe et la seconde rejoint Grune puis la N4.

- **La N889**

La commune est traversée par la N889 sur une distance de 11,9 km selon un axe ouest-est. A l'ouest, cette route passe par Forrières pour ensuite rejoindre la N803 à Wavreille (Rochefort) et à l'est, la N889 débouche sur la N4 à la Barrière de Champlon.



Rue des Alliés, Forrières

Le profil général de la voirie est de 2x1 voie. Le régime général de vitesse sur la plus grande partie de l'axe est de 70km / h.



Rue des Alliés

Profil 2x1 voie avec des accotements enherbés.



La N889 traverse le centre de Nassogne. On constate que de nombreux véhicules garés sur les trottoirs.



Place communale de Nassogne

Cependant les poches de stationnement devant la Maison Communale ou organisé longitudinalement permettent de dégager les trottoirs



Rue de Lahaut, massif boisé

En direction de la barrière de Champlon, le profil reste de 2x1 voie. Le tracé est sinueux au cœur du massif boisé. Cette section est connue par les motards et on constate des accidents récurrents.

▪ La N896

La N896 traverse le nord du territoire de Nassogne et fait le lien entre la N86 (Hargimont), et la N4. Cette voirie est reliée au centre de Nassogne par une voie locale (rue de Marche).



Rue du Stoquet

En direction de la N4, on remarque l'excellente qualité du revêtement et le marquage très visible.



Embranchement vers la N4

- **La N849**

La N849 permet de rejoindre la N889 à Forrières puis la N86 à Jemelle au nord et permet de rejoindre Saint-Hubert au sud. Elle rejoint ainsi la halte de Forrières et la gare de Jemelle.



Le profil général de la voirie entre Jemelle et Forrières est de 1x1 voie limitée à 70 km / h



Croisement avec la N889



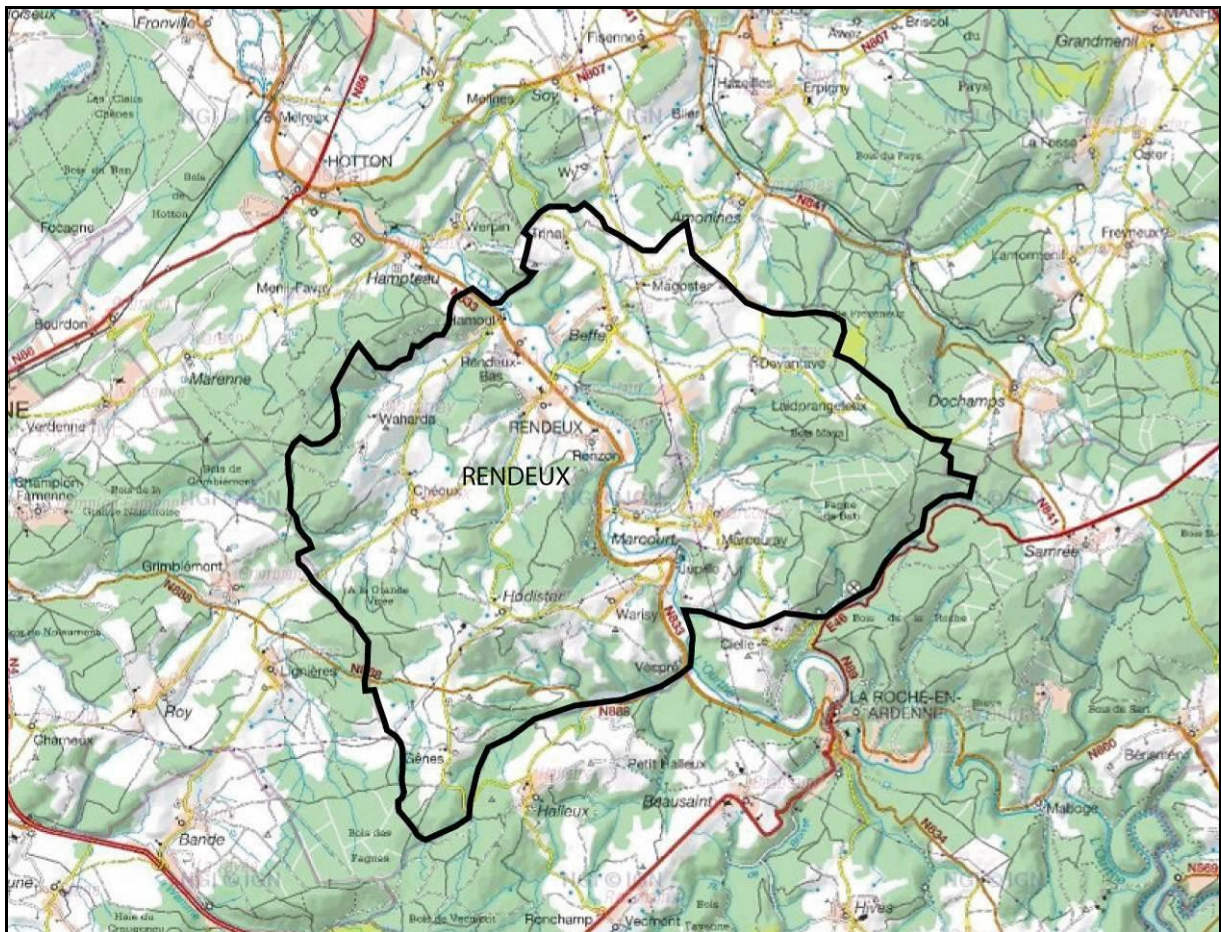
Section en direction de Saint-Hubert limitée à 30km / h, présence d'une école. Accotement en herbe d'un côté de la voirie, trottoir en gravier de l'autre. Revêtement de qualité moyenne. Par ailleurs, une zone 30 a été aménagée devant l'école de la Communauté Française.

Rue de la Ramée, Forrières



En direction de Saint-Hubert, la voirie prend un caractère forestier sans marquage et avec accotements enherbés

8.1.3.6 Rendeux



Carte 35 : Hiérarchie du réseau viare existant à Rendeux
Source IGN

▪ **N833**

La N833 permet de rejoindre Durbuy, Hotton et La Roche-en-Ardenne.

Son tracé est d'orientation est-ouest. Le profil est en 2x1 voie et les vitesses autorisées varient entre 70 et 90 km / h hors agglomération. La section de traversée de Rendeux centre est maintenue à 70 km / h.



Tronçon de la N833 en direction de La Roche-en-Ardenne.

Le profil est en 2x1 voie et le revêtement est d'excellente qualité. On note la présence d'un filet d'eau sur la partie droite de la route



Traversée de Rendeux en direction de Hotton. Le revêtement est de bonne qualité. Des trottoirs de bonnes dimensions sont présents de part et d'autre de la chaussée. La vitesse à 70km / h pose des problèmes des traversées non suffisamment sécurisées et du sentiment de sécurité sur les trottoirs.



Section en direction de Hotton. On remarque la présence d'un rétrécissement de la voirie et l'aménagement d'une traversée marquée et signalée.

La voirie forme un coude en traversée de Jupille, la vitesse est ici limitée à 50 km / h

- **N888**

La N888, traverse la partie sud-est du territoire de Rendeux. Elle permet depuis la N833 de rejoindre la N4 sur la commune de Marche-en-Famenne pour se rendre soit vers Arlon, soit vers Namur.

Son profil est en 2x1 voie et les vitesses autorisées varient entre 70 et 90 km / h hors agglomération. Le tracé est assez sinueux par endroits avec des successions de tournants difficiles.



Carrefour Quatre Bras de Gênes.

Carrefour Quatre Bras de Gênes.
La N888 est prioritaire. Les autres branches sont gérées par des stops.
Le marquage au sol commence à disparaître, la visibilité reste améliorable.



Arrivée sur le carrefour avec la N833.
Le revêtement de la chaussée est en mauvais état.



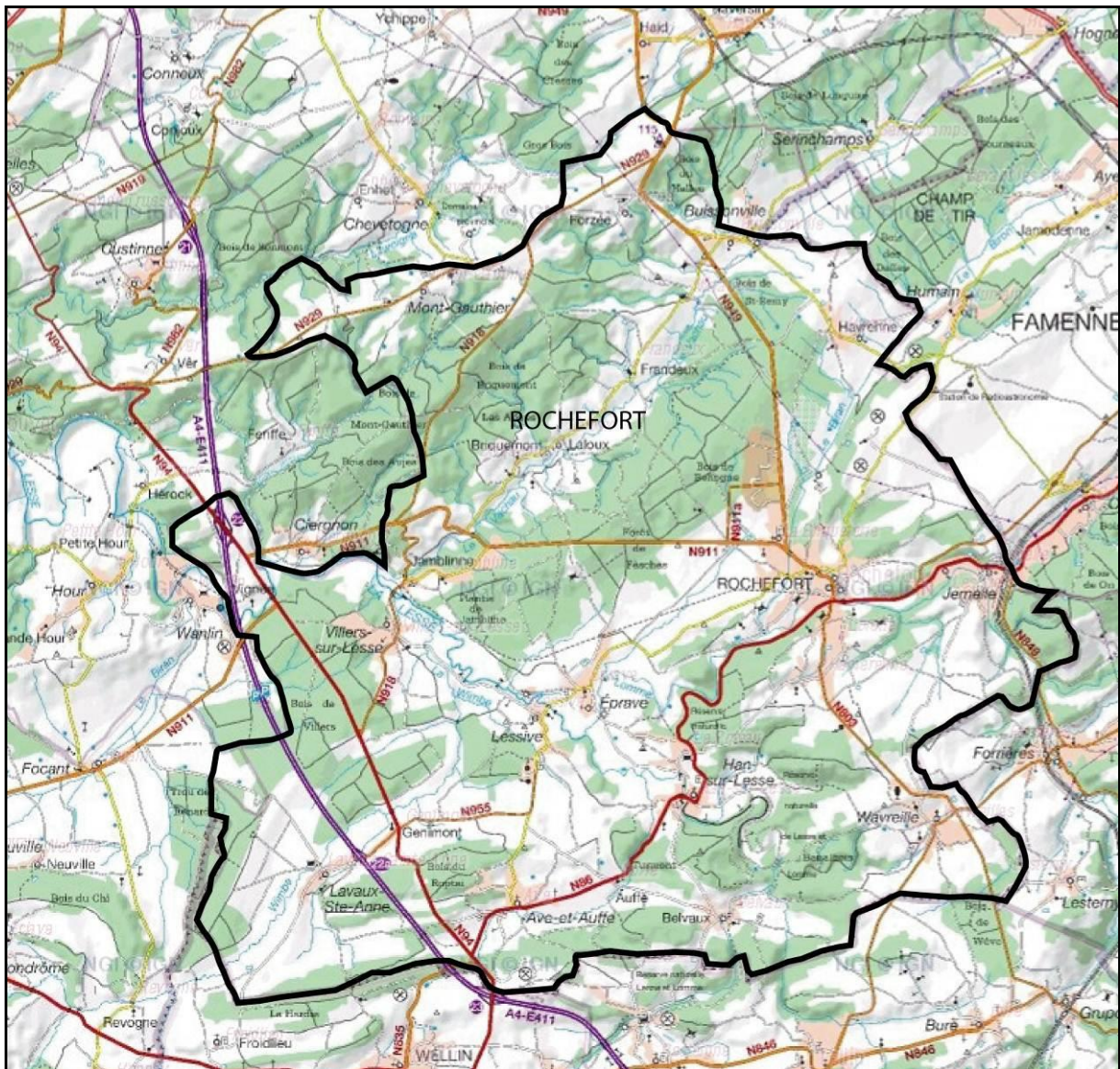
L'état de la chaussée est très variable.

Ici est en très mauvais état. On note la présence d'un rail de sécurité sur la partie droite de la route.



Ici le revêtement d'excellente qualité.
Présence d'un rail de sécurité.

8.1.3.7 Rochefort



Carte 36 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Rochefort
Source IGN

La commune de Rochefort est très accessible grâce au passage de l'E411 sur son territoire.

Le réseau de voirie converge principalement vers le centre de Rochefort. La N949 permet de rejoindre Ciney au nord et la N803 rejoint Saint-Hubert au sud. A l'ouest, la N911 rejoint la N94 et à l'est, la N86 pour remonter en direction de Marche-en-Famenne.

La ville de Rochefort et le village de Han-sur-Lesse subissent en toute saison un important trafic de transit en leur centre. Ce trafic s'accroît encore davantage lors de la saison touristique et lors des festivals organisés dans la commune. A Rochefort, ce trafic est entre autres lié au croisement de trois routes d'importances (N803, N949 et N86)

- **La N911**

La N911 est la route la plus directe depuis l'E411 et la N94 pour rejoindre le centre de Rochefort. Ainsi, Rochefort se situe à moins de 15 minutes et 13 km de l'autoroute E411 par cet axe. La majeure partie de son tracé est rectiligne. Celle-ci est principalement utilisée par les poids-lourds.

La vitesse est limitée à 50km / h en zone agglomérée et à 30km / h en approche des écoles.



La section rectiligne traverse le bois de Behogne. Elle est propice aux vitesses excessives. Le revêtement est de qualité variable.



Route de Rochefort

Profil 2x1 voie, revêtement d'excellente qualité, traversée limitée à 70 km / h.



Route de Dinant

Même profil que précédemment, avec accotements en herbe. Portion limitée à 90 km / h. Route très rectiligne jusqu'au centre de Rochefort.



Le carrefour avec la N949. Le tourne-à-gauche peut impliquer des remontées de files

- **La N949**

Cette route au profil très rectiligne permet de relier la commune de Ciney à celle de Rochefort. Elle traverse le territoire de Rochefort sur environ 9 km.



Rue de Ciney

Profil 2x1 voie au tracé très rectiligne, avec sur quelques sections une berme centrale. Les accotements sont enherbés. Le revêtement est généralement de bonne qualité. On note la présence d'une bande cyclable de chaque côté de la voirie.



Croisement avec la N 929 et bande de présélection.

Les croisements le long de la N949 se font avec bande de présélection vers Buissonville par exemple.



Rue de la Libération

La N949 est l'épine dorsale du centre de Rochefort. Son profil est de 2x1 voie.



Traversée de Rochefort, le stationnement de part et d'autre de la voirie est soit longitudinal soit perpendiculaire.

Il laisse un espace peu convivial et confortable aux piétons



Croisement avec la N86 et la N803. Ce carrefour doit être amélioré tant au niveau des mouvements autorisés que de sa lisibilité.

▪ La N803

La N803 permet de rejoindre Grupont depuis Rochefort. Elle croise la N949 et la N86 dans le centre de Rochefort.



Dans le centre de Rochefort, la N803 a été rénovée avec formalisation des espaces de stationnement et trottoirs



Sur le reste de son parcours la voirie a un profil de 2x1 voie au revêtement de très bonne qualité. Ici avec accotement en herbe et bitumé.

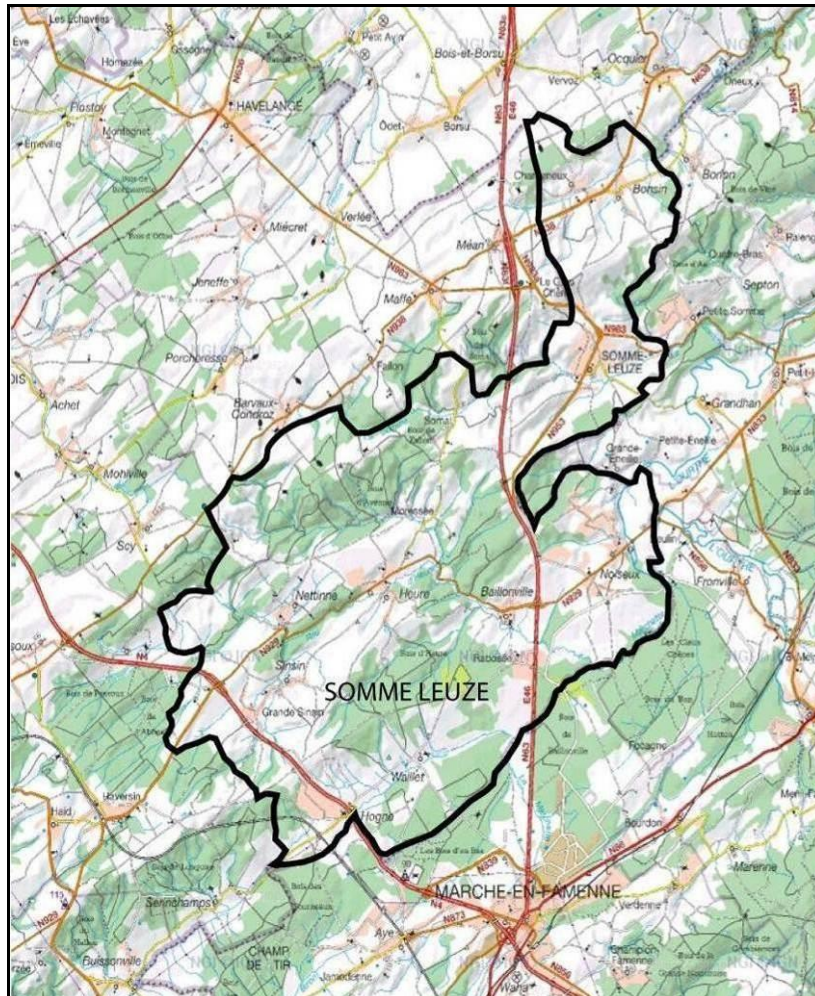
Rue Gouverneur Gruslin, entrée de Rochefort

8.1.3.8 Somme-Leuze

La commune de Somme-Leuze bénéficie de la desserte de deux voiries primaires : la N63 dans le sens nord-sud (Liège-Marche-en-Famenne), la N4 (Luxembourg-Namur-Bruxelles), traverse la partie sud de la commune, sur un axe sud-est / nord-est.

Le reste du réseau routier se caractérise par la convergence des principaux axes sur le centre de Somme-Leuze. Le réseau secondaire (N983 et N953) permet de rejoindre la N63 soit en direction de Liège (N983) soit vers Marche (N953).

La N929 permet de rejoindre la N4 soit en direction de Namur ou de Luxembourg.



Carte 37 : Hiérarchie du réseau viaire existant à Somme-Leuze
Source IGN

▪ La N929

La N929 relie la commune de Somme-Leuze aux communes d'Hotton et de Ciney (Haversin). Elle permet d'effectuer des trajets de type transversaux et de se connecter à la N63 pour soit rejoindre Marche-en-Famenne, soit Liège et à la N4 pour accéder soit à Namur, soit à Arlon.

La N929 est à 2x1 voie sur tout son tracé. C'est une route assez sinueuse et les vitesses autorisées sont de 90 km / h hors agglomération et varient entre 70 et 50 km / h en fonction de l'importance du tissu urbain traversée.



Section de la N929 juste avant l'échangeur avec la N63.

2x1 voie avec accotements enherbés et présence d'un filet d'eau sur un seul côté de la chaussée.



Section située entre la N63 et la N4. Le profil est en 2x1 voie avec accotements enherbés.



Section de la N929 juste avant l'échangeur avec la N4.

On observe la présence d'un Park&Ride au niveau du pont.

▪ La N953

En venant de l'échangeur avec la N63, la N953 permet de rejoindre le centre de Somme-Leuze et se connecte à la N983. C'est un axe privilégié pour rejoindre la N63. Le régime de vitesse est discontinu avec des passages à 70 km / h et à 90 km / h. Des aménagements ont été installés dans la traversée de Somme-Leuze afin de faire respecter la limitation à 70 km / h.



Section de la N953 dans le centre de Somme-Leuze. On remarque la séparation de la chaussée par du « schlammage » rouge et de petites bermes franchissable. Ces aménagements participent à la réduction de la voirie.

▪ La N983

Sur le territoire de Somme-Leuze, la N983 traverse la partie nord de la commune. Elle permet l'accès à la N63 via l'échangeur situé à Méan (Havelange). Elle continue ensuite en direction de Durbuy et du village de Barvaux.

Sur Somme-Leuze, le profil est à 2x1 voie et le régime de vitesse est discontinu.



Section de la N983 en direction de Durbuy. Le profil est en 2x1 voie avec des accotements enherbés. La vitesse est limitée à 70 km / h puis après le panneau, la vitesse autorisée est de 90 km / h.



Section de la N983 en direction d'Havelange. Le profil est en 2x1 voie avec des accotements enherbés. Le revêtement est de mauvaise qualité.

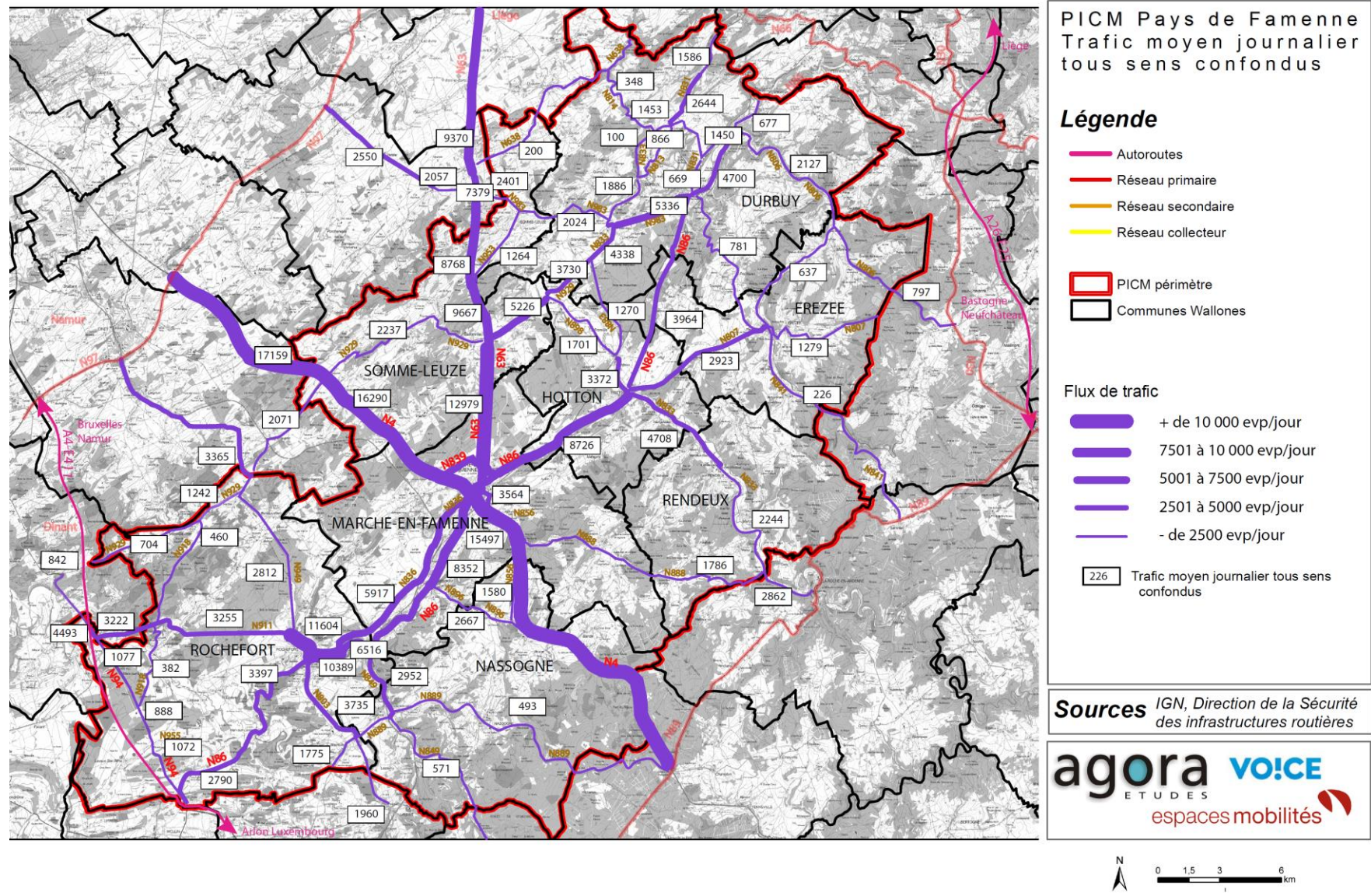
8.2 Demande de déplacements

8.2.1 Charge journalière moyenne

La carte ci-dessous représente les flux de circulation pour chaque voirie concernée par un comptage, tous sens confondus. L'ensemble des données sont issues de différentes phases de comptage : une en 2010, 2011 et 2012. L'épaisseur des traits est proportionnelle à l'importance des flux de véhicules exprimés en evp.

Le trafic le plus important se trouve sur les routes à grand gabarit telles que la N4 et la N63 ainsi que sur la N86, axes majeurs traversant le territoire du PICM.

Nous remarquons que les principaux flux journaliers sont liés aux lieux de travail, de services et de commerces mais aussi aux pôles scolaires et aux pôles de transport (gares).



Carte 38 : Trafic moyen journalier en evp / jour

8.2.1.1 Trafic routier sur la N86

Cette voirie du réseau primaire est l'un des axes les plus fréquentés du territoire de l'étude.

A la sortie du centre de Rochefort, en direction de Marche, la N86 connaît un trafic important d'environ 10 400 evp / jour. Le trafic diminue en direction de Jemelle sur cette même voirie car la N836 supporte aussi des flux de trafic en provenance de Rochefort d'environ 6 000 evp / jour.

La N86 est l'une des voies qui convergent dans le centre de Rochefort avec les routes N949 et N911 qui accusent aussi des charges de trafics routiers importants.

La rue de la Libération conduisant au centre de Rochefort par la N949 au nord connaît donc un trafic d'environ 11 600 evp / jour malgré une typologie de la voirie peu adaptée.

Ainsi, l'aménagement et la typologie du carrefour et du centre-ville de Rochefort supportent difficilement ces flux de trafic.

Entre Jemelle et Marche, après le croisement entre N896 et la N86, le trafic augmente à 8 352 evp / jour (le comptage a été effectué à Marloie).

Ensuite, le trafic ré augmente légèrement (8726 evp / jour) sur la N86 depuis la sortie de Marche jusqu'à l'entrée d'Hotton.

La N833 croise la N86 dans le centre d'Hotton et connaît un trafic routier moyen avec 4 708 evp / jour au niveau de la rue de la Roche et 3 372 evp / jour avenue de la gare.

Le centre de la commune subit un trafic routier très important avec de nombreux véhicules de transit passant par la N86. Ces flux engorgent l'hypercentre et engorgent le pont d'Hotton.

Le trafic de la N86 diminue de plus de 50% à la sortie d'Hotton (rue des Ecoles) en direction de Barvaux avec une charge de trafic de 3 964 evp / jour et de 4 700 evp / jour à la sortie de Durbuy (route de Bomal).

8.2.1.2 Trafic routier sur la N4

Le trafic routier le plus important du PICM se trouve sur la N4. Ce trafic routier est dû en grande partie au fait que cette voirie est reliée à la E411 à destination de Namur, Bruxelles et Arlon.

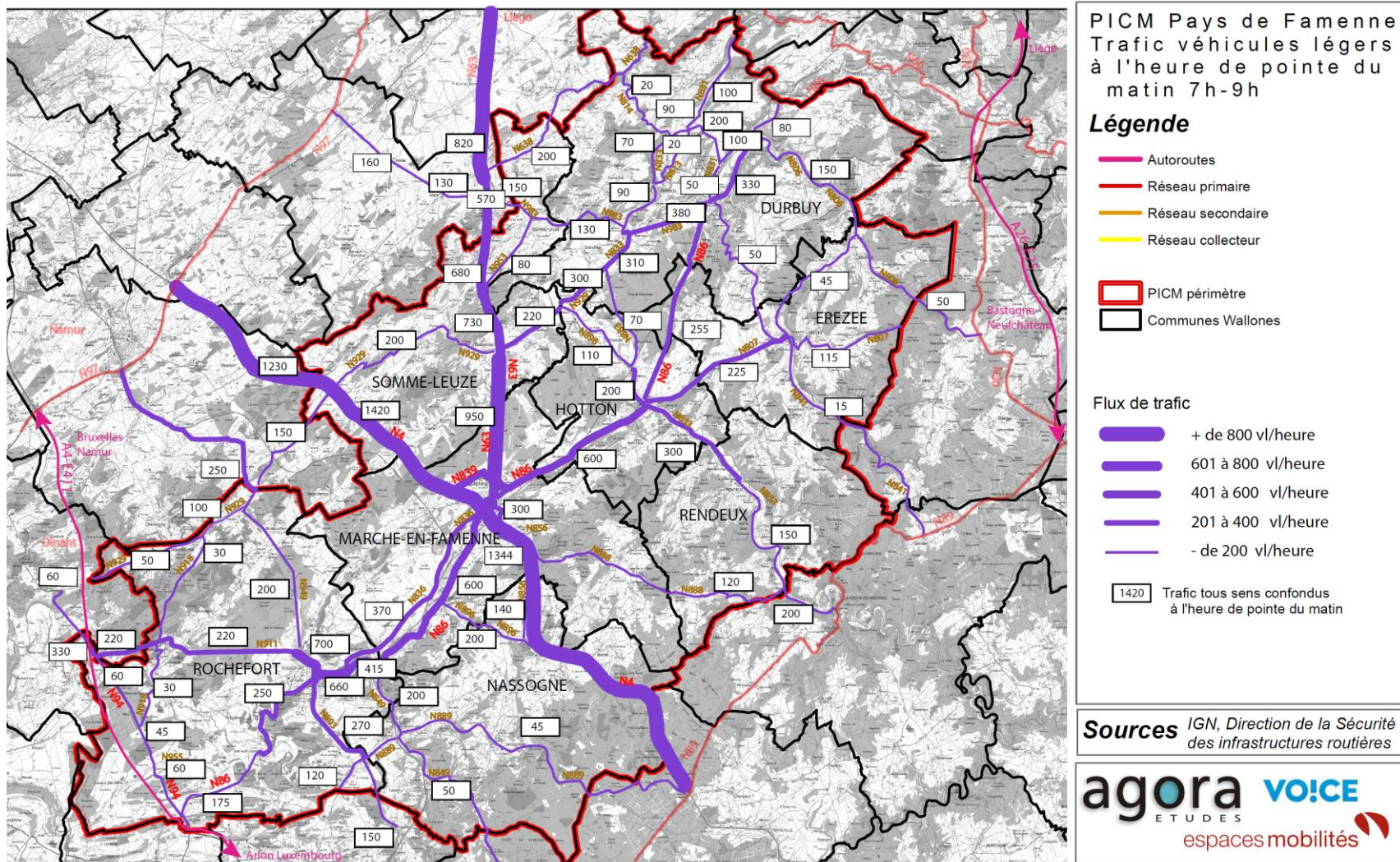
Elle forme encore une alternative au passage par la E411 pour le transit de par son gabarit, et aussi par la présence de relais routiers plus nombreux et plus diversifiés.

On note 16 290 evp / jour sur le territoire de Somme-Leuze et 9 655 evp / jour à Waha (commune de Marche-en-Famenne). Nous ne disposons pas de comptages à l'entrée de Marche-en-Famenne sur cet axe mais une partie de ce flux est dès à présent détournée par le contournement nord (N839).

8.2.1.3 Trafic routier sur la N63

La N63, axe majeur reliant Marche à Liège, est l'un des axes les plus empruntés du PICM avec un trafic routier de 12 789 evp / jour tous sens confondus. Ces flux de circulation importants impactent l'entrée nord de Marche-en-Famenne, d'autant plus que cette voirie est un axe emprunté par de nombreux poids-lourds.

8.2.2 Charge en heure de pointe du matin (HPM) : véhicules légers



La carte ci-dessus représente les flux de circulation des véhicules légers pour chaque voirie à l'heure de pointe du matin. Le trafic le plus important se trouve sur les routes du réseau à grands gabarits, à savoir la N4, la N63 et la N86.

8.2.2.1 Trafic routier sur la N4

A l'heure de pointe du matin, la N4 est la voirie ayant le trafic le plus important du PICM : trafic de transit essentiellement. Sur le territoire de Somme-Leuze, 1420 evp/h empruntent ce tronçon. A la sortie de Marche-en-Famenne, en direction du Luxembourg, la charge de trafic est de 1344 evp/h : le contournement nord permet aux véhicules de rejoindre la N63 ou la N86 sans transiter par le centre de Marche.

8.2.2.2 Trafic routier sur la N63

En limite du PICM, la charge à l'heure de pointe du matin est de 820 evp/h. Cette charge diminue ensuite jusqu'à Somme-Leuze pour augmenter et atteindre son niveau maximal de avec 950 evp/h en direction de Marche-en-Famenne.

Cette forte charge à l'heure de pointe du matin s'explique par le fait que c'est l'axe principal La N63 supporte donc une augmentation de trafic en direction de Marche-en-Famenne directement du à la mobilité générée par les communes du PICM.

8.2.2.3 Trafic routier sur la N86

La section de la N86 la plus chargée à l'heure de pointe du matin est celle-située à la sortie du centre de Rochefort en direction de Marche-en-Famenne. La charge de trafic est de 660 evp/h.

Pour se rendre à Marche-en-Famenne, à l'heure de pointe du matin depuis Marloie ou Hotton, les charges de trafics sont identiques, à savoir 600 evp/h.

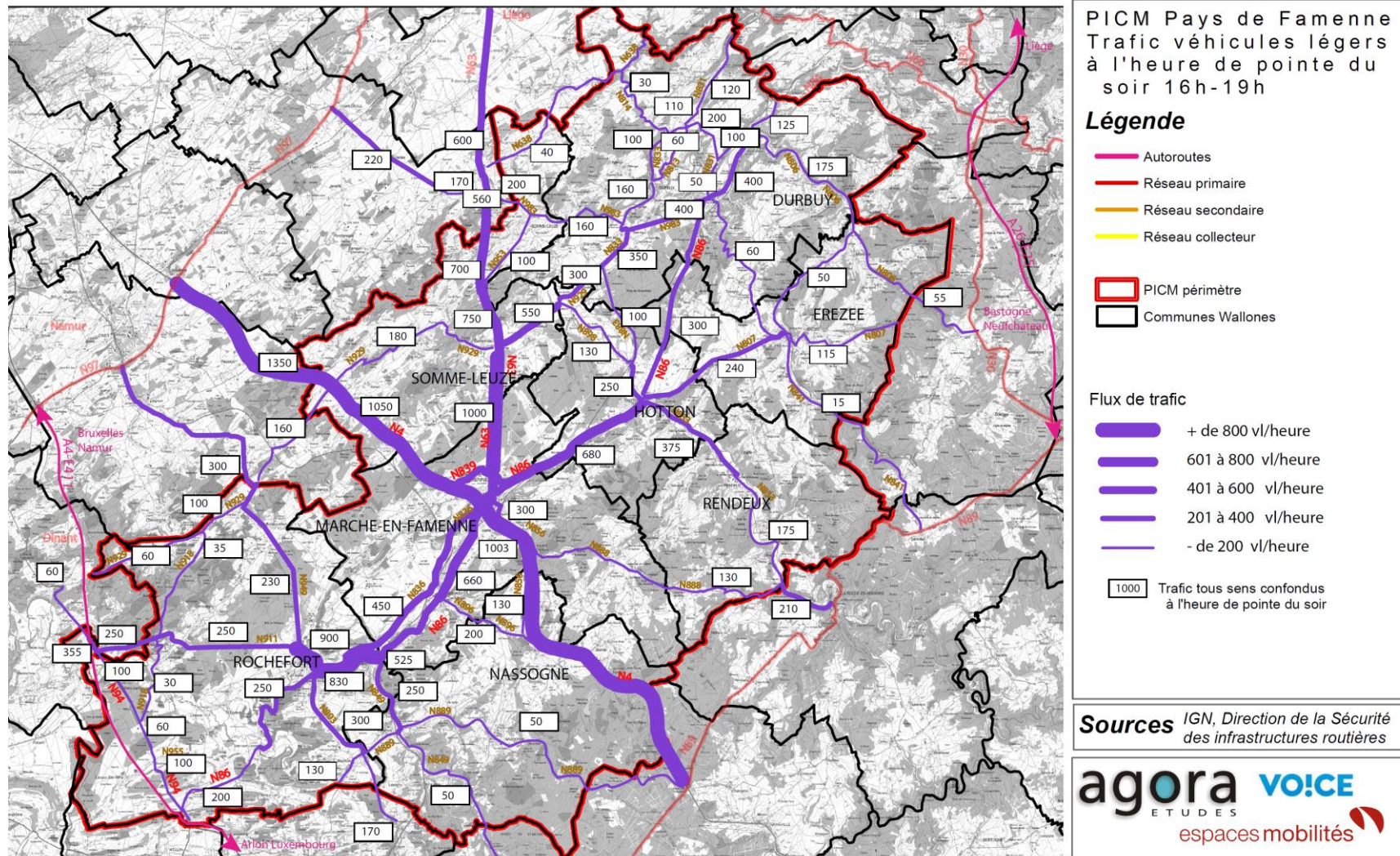
Passé Hotton, en direction de Durbuy, la charge de trafic décroît et varie entre 255 et 330 evp/h.

La section la moins chargée est située après Han-sur-Lesse vers l'E411. Sur ce tronçon, le trafic à l'heure de pointe du matin atteint 175 evp/h.

Ici aussi on ressent bien en HPM, les pôles émetteurs et récepteurs de la mobilité interne au PICM.

Les voiries du réseau secondaire supportent un trafic en direction des axes primaires mais aussi un trafic de desserte locale vers les équipements et les pôles économiques locaux.

8.2.3 Charge en heure de pointe du soir (HPS) : véhicules légers



La carte ci-dessus représente les flux de circulation des véhicules légers pour chaque voirie à l'heure de pointe du soir. Comme en HPS, le trafic le plus important se trouve sur les routes du réseau à grands gabarits, à savoir la N4, la N63 et la N86.

8.2.3.1 Trafic routier sur la N4

Globalement, les charges de trafic sont plus faibles que par rapport à l'heure de pointe du matin car plus étalées.

Dans le périmètre du PICM, la charge de trafic varie entre 1000 et 1050 evp/h. L'impact du contournement de Marche-en-Famenne est plus notable à l'heure de pointe du soir.

8.2.3.2 Trafic routier sur la N63

Même constat que pour la N4, les charges de trafic à l'heure de pointe du soir après Somme-Leuze sont plus faibles. Les charges varient entre 750 et 560 evp/h. En revanche sur la section comprise entre Marche-en-Famenne et Somme-Leuze, le trafic est légèrement supérieur de 50 evp/h par rapport à l'heure de pointe du matin. Il atteint 1000 evp/h. Comme en HPS, la N63 semble être un axe privilégié à l'heure de pointe du soir pour la mobilité domicile-travail – domicile-école à l'intérieur de la zone d'étude.

8.2.3.3 Trafic routier sur la N86

L'axe de la N86 est privilégié à l'heure de pointe du soir et sont supérieures en charges de trafic par rapport à celle du matin.

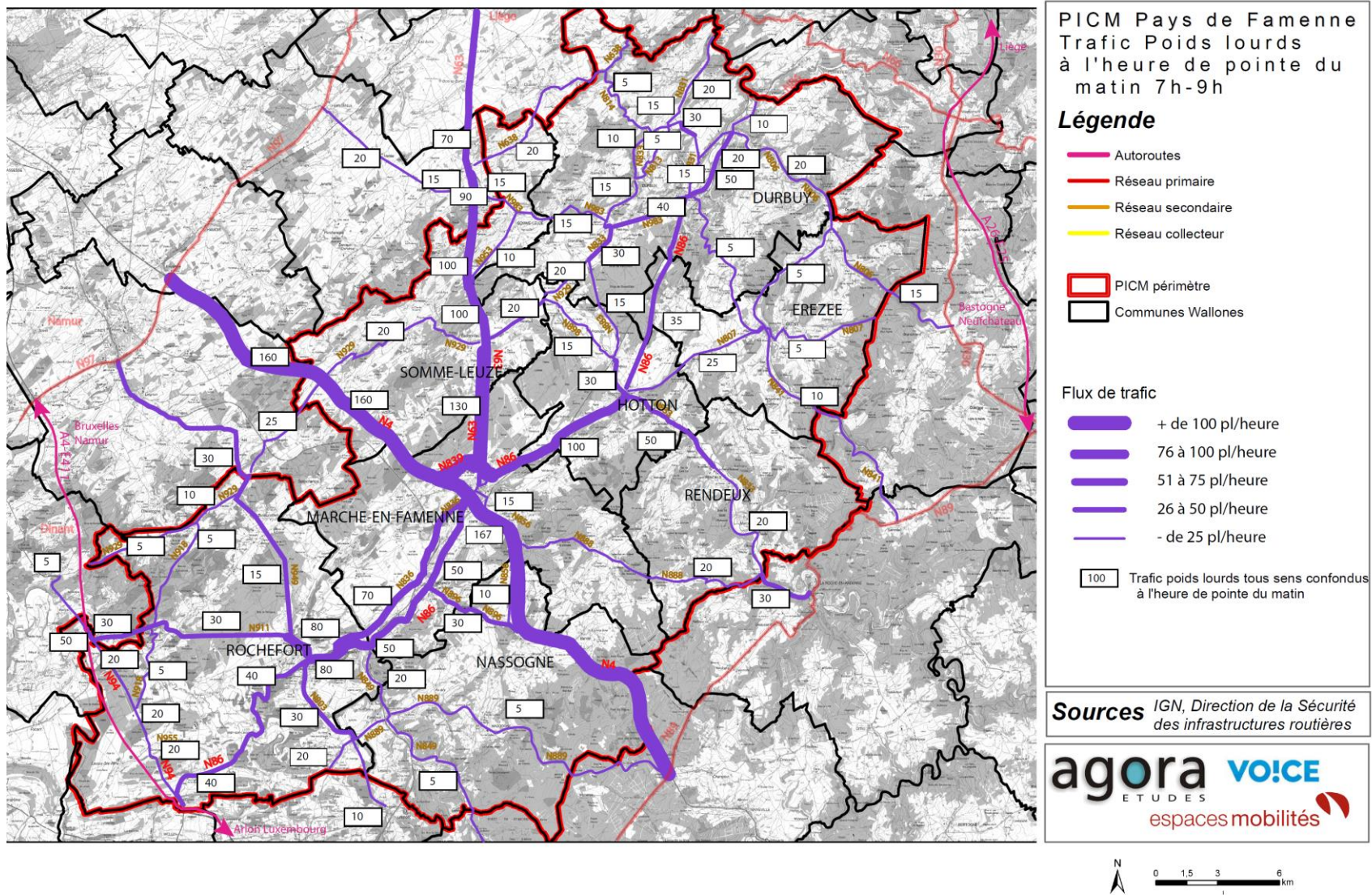
A la sortie du centre de Rochefort en direction de Marche-en-Famenne. La charge de trafic est de 830 evp/h.

Depuis Marloie et Hotton pour rejoindre Marche-en-Famenne, la charge de trafic est un peu supérieure par rapport à l'heure de pointe du matin, puisque cette charge varie entre 660-680 evp/h contre 600 le matin.

Passé Hotton, en direction de Durbuy, la charge de trafic décroît et varie entre 300 et 400 evp/h.

La section la moins chargée est identique qu'à l'heure de pointe du matin. Le soir, la charge de véhicule est de 200 evp/h.

8.2.4 Charge en heure de pointe du matin (HPM) : poids lourds



La carte ci-dessus représente les flux de circulation des poids lourds pour chaque voirie à l'heure de pointe du matin. Le trafic le plus important se trouve sur les routes du réseau à grands gabarits, à savoir la N4, la N63 et la N86.

A l'heure de pointe du matin, Rochefort voit une charge de poids lourds de 80 pl/h traversant son centre-ville depuis la N86 en provenance de Jemelle et en provenance de la N911 et de la N949.

Excepté la circulation locale, le centre de Marche-en-Famenne est épargné par le transit des poids lourds grâce au contournement.

Le centre de Hotton connaît un transit important de poids lourds depuis la N86. La charge s'élève à 100 pl/h. Ce trafic de transit génère des difficultés au niveau du carrefour entre la N86 et la N833 au niveau du pont sur l'Ourthe.

Les centres de Barvaux et de Bomal, voit un trafic relatif important de poids lourds à l'heure de pointe du matin. La charge de trafic varie entre 40 et 50 pl/h.

Ailleurs, les charges de trafic sont plus faibles mais peuvent néanmoins poser des problèmes lors de la traversée de certains centres de villages.

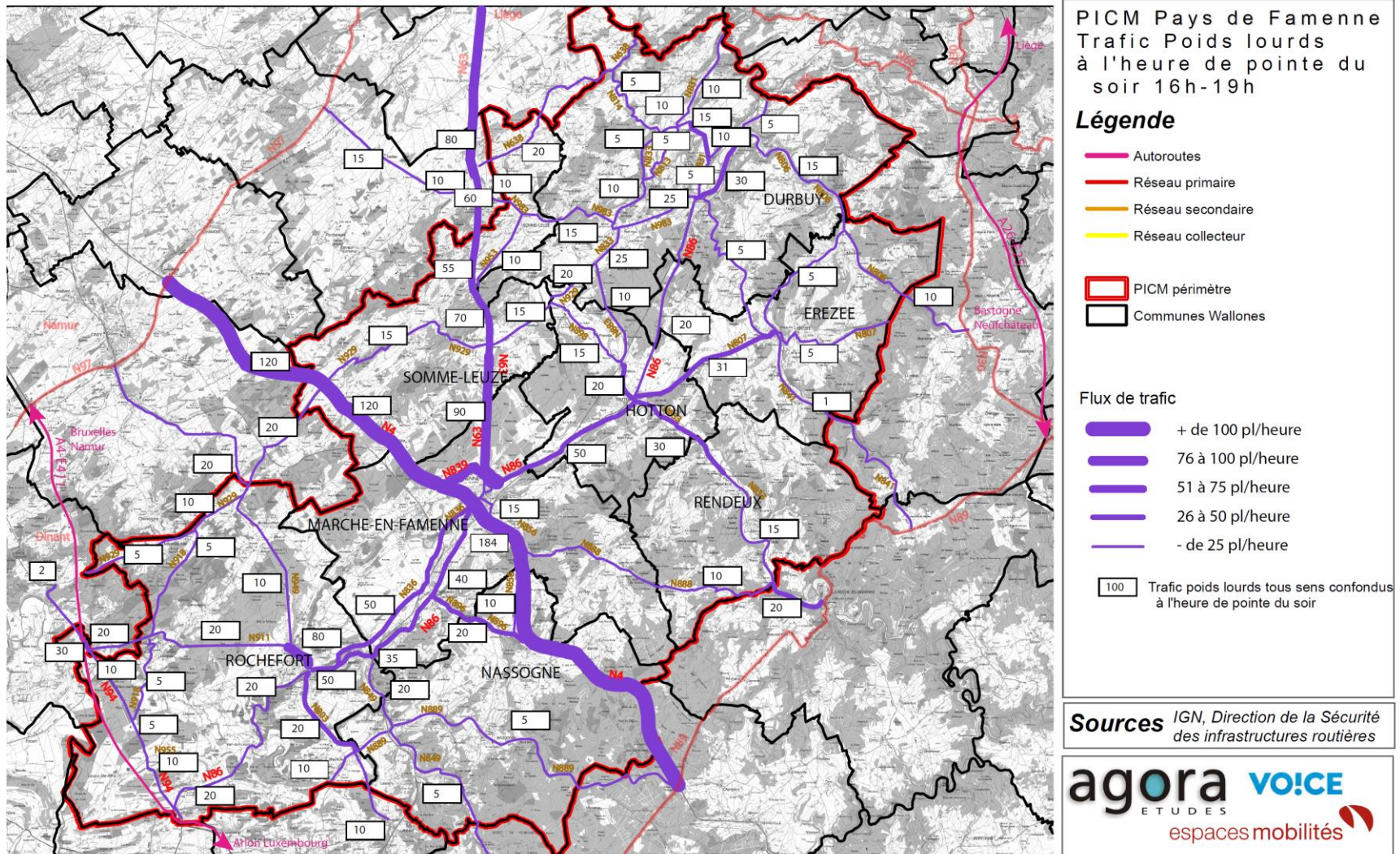
La carte ci-dessous représente les flux de circulation des poids lourds pour chaque voirie à l'heure de pointe du soir. Le trafic le plus important se trouve sur la N4 et la N63.

Même constat que pour les véhicules légers, les charges de trafic des poids lourds à l'heure de pointe du soir sont plus faibles qu'à l'heure de pointe du matin car plus étalés.

Les impacts de la traversée des centres par les poids lourds sont réduits mais reste problématiques pour les villages au regard des profils de voiries.

Le centre de Rochefort reste néanmoins traversé par 80 pl/h au niveau de la N949 jusqu'au carrefour avec la N86.

8.2.5 Charge en heure de pointe du soir (HPS) : poids lourds



9 Problématiques spécifiques à chaque commune

9.1 Durbuy

9.1.1 Contexte général de la mobilité communale

L'essentiel de la population (65%) est concentrée entre Barvaux (plus du quart de la population communale), Grandhan, Bomal et Tohogne. À côté du pôle de Barvaux-Durbuy Vieille Ville présente, grâce à son attractivité touristique un autre pôle influant pour le dynamisme de la commune.

Cette spécificité a un impact sur la mobilité quotidienne de Durbuy et sur des besoins de mobilité spécifiques en période touristique.

Barvaux concentre au sein de la commune les pôles économique et d'enseignement du territoire. Cela génère une mobilité quotidienne intra-communale (domicile-travail et domicile-école) mais aussi vers Marche-en-Famenne essentiellement.

Durbuy Vieille-Ville et les voies qui y accèdent supportent des trafics plus spécifiques et concentrés en volume et périodes touristiques.

La mobilité du territoire profite d'une bonne desserte régionale et intercommunale :

- L'E25 est facilement accessible depuis Durbuy par la N86 ;
- Le trafic de transit est principalement concentré sur les voiries à gabarit important : la N86 est la dorsale structurante du territoire ;
- le trafic de distribution se répartit sur des voiries secondaires et transversales : N983, la N841 et la N831 qui se croisent dans le centre du village de Barvaux ;
- Le réseau local reste concentré dans le bâti des noyaux constituant l'entité. Le trafic inter-village et local se rabat sur ces deux premières catégories.

La ville de Durbuy n'a pas encore désigné l'auteur du projet de schéma de structure.

9.1.2 Points positifs et points critiques

Deux études de mobilité ont déjà été menées sur le territoire par le bureau AGUA : un Plan Communal de Mobilité sur Barvaux et une étude de circulation et parcage sur Durbuy-Vieille-Ville.

De ces études est ressorti un certain nombre de constats sur les besoins et offres en mobilité : trafic, parcage etc... et un certain nombre de propositions dont certaines déjà mises en œuvre et d'autres en cours de réalisation. On citera, entre autres :

- La réalisation de l'Allée Verte à Durbuy-Vieille-Ville.
- La mise en place de parkings de délestage et d'une politique de stationnement réglementé à Durbuy-Vieille-Ville
- La mise en œuvre de la navette entre la gare de Barvaux et Durbuy
- Le parking de délestage du Pré Georis. Ce bus effectue des trajets toutes les dix minutes entre le parking et la passerelle donnant accès au centre de Durbuy)

Des projets sur Barvaux restent à concrétiser. Voir à ce propos le point 9.1.3.

D'autres points restent à traiter :

1. Entrées des villages pas ou peu signifiées

Des entrées avec effet de porte ont bien été mises en œuvre comme à Bomal mais d'autres doivent être formalisées comme à Petit-Han le long de la N983 et de la N833 ou encore à Tohogne.

2. Manque d'aménagements ralentisseurs en traversée de zones agglomérées

- *Aisne*

La traversée du village pose problème. La N806 est une large ligne droite limitée à 70km / h. L'entrée de village n'est pas marquée, il n'y a pas de traversée piétonne sécurisée, le stationnement se fait sur les bas-côtés de la route, ce qui ne laisse aucune place aux piétons.



- *Rome*

Les accès et traversée au niveau de « Durbuy Adventure » posent problème.

En effet, la traversée piétonne de Durbuy Adventure (1 mort l'an passé) est un important point noir au regard du succès du lieu. Le parking est de l'autre côté de l'entrée ce qui nécessite la traversée de la N983. Malgré le schlammage rouge au centre de la voie, la traversée est mal signalée et pas assez sécurisée. De plus on constate des problèmes de vitesse sur cette portion en ligne droite malgré la présence de radars.





- *Tohogne*

La section rectiligne de la rue des Amordins (N833) est problématique.

3. Problématique de stationnement

- *Petit-Han*

Les touristes se garent le long de la Nationale car les parkings sont pleins : cela pose des problèmes pour les déplacements des piétons voir des vélos.

- *Durbuy Vieille Ville*

- malgré les nombreuses possibilités de parkings, il y a toujours la tentation de se garer au plus près. Il en résulte un encombrement des voies en accès au centre et des piétons obligés de se déplacer sur la voirie.



- Parkings motos : des emplacements motos (80) ont été créés au Pré Géoris mais comme trop éloignés du centre-ville les motards préfèrent laisser les motos au plus près de leur présence donc dans le centre. On retrouve ainsi des motos mal garées ou occupant des places de voitures.

- *Barvaux*

L'offre de parking est suffisamment importante voir en quantité supérieure à la demande. Toutefois, les capacités de parcage se font en intérieur d'îlot donc de façon relativement confidentielle d'autant plus que la signalétique n'est pas optimale. Exemple : le parking rue de l'Aite avec un panneau « Parking » seulement au droit de l'entrée du parking en intérieur d'îlot.

4. Trafic du au charroi des carrières

Ce charroi tout comme le charroi poids lourds posent un problème dans les traversées de noyaux d'habitat.

9.1.3 Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune

- **Revitalisation Urbaine du carrefour central à Bomal**

- *Revitalisation Urbaine du carrefour central à Bomal*

Le parc haut et le château ont été rachetés par un privé pour y faire des logements.

L'objectif est de mettre en valeur le parc.

Fin 2012, le carrefour principal sera entièrement réaménagé avec, notamment, la création d'une place pavée. Une passerelle enjambant l'Aisne reliera la place au parc bas du château.

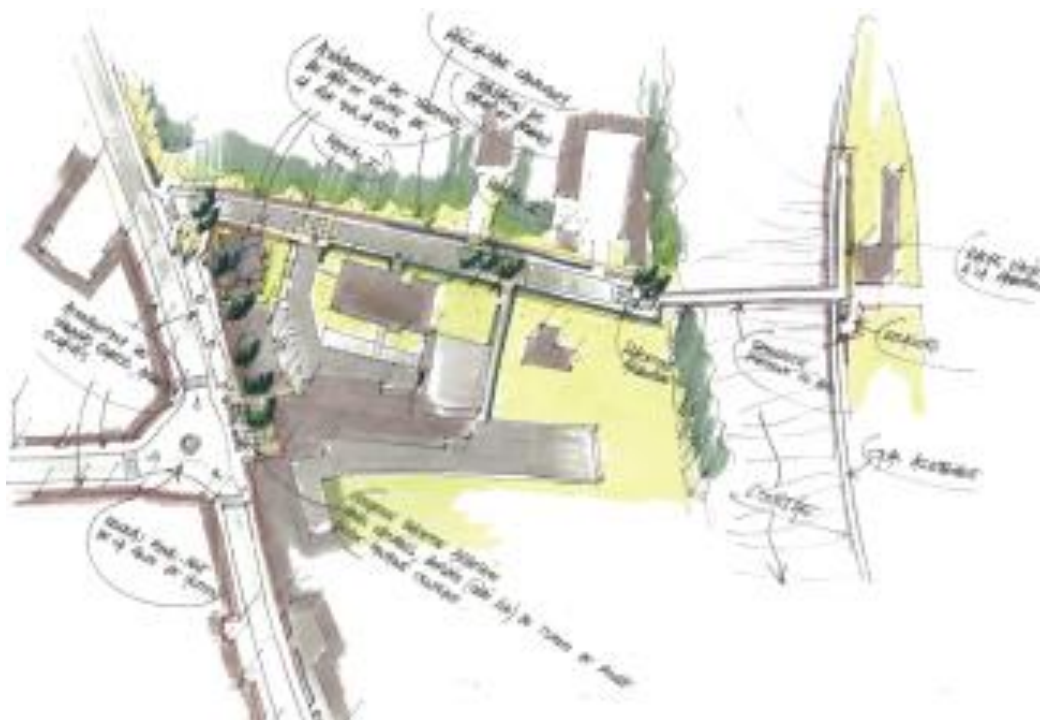
Dans le futur, un parking d'accueil sera créé sur le côté droit de l'entrée du château pour éviter dans le centre le débordement du stationnement.

- *Gare de Bomal*

Il existe un projet d'un Plan trottoirs à la gare pour fluidifier et sécuriser les traversées piétonnes.

- **Projet urbain centre de Barvaux (agence AGUA) depuis l'entrée de ville jusqu'au rond-point**

Afin de rendre plus attractif le centre-ville, il faut avant toute chose fluidifier le trafic et travailler à une refonte de l'espace public.



Dans ce cadre, le rond-point du carrefour, situé près de l'église, a été aménagé par le SPW en mai 2009.

- **Aménagement des abords du Couvent des Récollets à Durbuy Vieille Ville**

Dans ce cadre, un parking couvert semi-enterré a été réalisé



Deux RUE sont en cours :

- RUE « ZACC Nofiot » proche du centre pour de l'habitat ;
- RUE « ZACC La Praye » également pour de l'habitat.

9.1.4 Définition des premiers enjeux de mobilité

- Définition d'une hiérarchisation des voiries ;
- Problèmes liés à la circulation automobile et au stationnement au centre-ville ;
- Etude de carrefours dangereux
- Sécuriser les traversées de villages ;
- Travailler à la sécurité routière dans son ensemble ;
- Assurer et développer une mobilité touristique au sein de la commune ;
- Gérer le trafic de transit
- Charroi important sur certains axes en fonction de l'emplacement des entreprises ;
- Le stationnement des poids lourds aux abords des villages ;
- Prise en compte de la mobilité des usagers faibles en général (piétons, cyclistes, PMR) ;

9.2 Erezée

9.2.1 Contexte général de la mobilité communale

Erezée est une commune essentiellement rurale.

L'essentiel des villages de l'entité se trouvent sur des axes structurants : N 876, N841 (Barvaux-Dochamps), N807 (Hotton-Manhay), la N806 (Manhay-Bomal).

La N 807 seule voirie structurante est-ouest qui traverse Erezée-Centre permet de rejoindre la N4 et l'autoroute E25.

Le relief assez escarpé, les lacets, et les traversées de villages ne facilitent pas l'accessibilité et sont autant d'éléments qui participent au relatif enclavement de la commune.

La vocation rurale et résidentielle d'Erezée explique les nombreux mouvements pendulaires domicile-travail et domicile-école principalement orientés vers Durbuy et Marche-en-Famenne.

Le réseau de voirie local reste concentré dans les zones bâties de l'entité.

9.2.2 Points positifs et points critiques

Un point positif peut être évoqué. Il s'agit des aménagements de sécurisation sur la N807 qui ont été réalisés pour la traversée du centre d'Erezée et à l'entrée du village de Soy en provenance d'Erezée.

Des points noirs existent essentiellement sur les voiries structurantes de l'entité et lors de la traversée des villages.

1. Traversée des villages de Fanzel et Fisenne

La vitesse excessive des automobilistes engendre un sentiment d'insécurité des usagers faibles (modes doux et PMR⁸). Les villages de Fanzel (rue de l'Aisne – N876) ou de Fisenne (rue du Château N807) sont propices car les voiries qui les traversent sont souvent rectilignes sans aménagements « casse-vitesse ». A Fisenne cela est d'autant plus ressenti qu'il y a peu de recul des maisons par rapport à la voirie.

On notera que sur la N807 entre Soy et Fisenne, rue du Château, il y avait des coussins berlinois mais inefficaces ils ont été retirés.



Rue Grande à Fisenne



Rue de l'Aisne à Fanzel

⁸ Personnes à Mobilité Réduite

2. La N807

Cette voirie est marquée par une forte accidentologie.

- *Section de la N 807 (rue des Combattants et rue Général Borlon) à Erezée*

Cette section de la N807 connaît un trafic très important (encore plus marqué en période estivale) avec beaucoup de véhicules de transit. La N807 étant une des seules voiries structurantes est-ouest, le trafic y est important et impacte surtout en traversée d'Erezée-Centre.

Ce trafic engendre ainsi un encombrement dans l'hypercentre, augmente l'insécurité. À cela s'ajoute le charroi poids lourds qui quittent la N841.

Notons que la rue des Combattants a fait l'objet d'un récent réaménagement en hypercentre.

- *Section de la N 807 (rue Saint-Roch) à Soy*

Le village de Soy est traversé par un très important transit et notamment par de nombreux poids lourds se dirigeant vers Hotton pour rejoindre la N86. C'est un tronçon classé dangereux avec des problèmes de cohabitation entre les usagers.



Carrefour Rue Saint-Roch / N807 à Soy



Profil de la rue Saint-Roch



Rue Grand-Mont, une zone 30 a été aménagée : signalétique adéquate, coussins berlinois, marquages et luminaires ont particulièrement sécurisé la traversée piétonne.

- *Section de la N807 en direction de Manhay à Briscol*



Les véhicules et poids lourds compris qui traversent le village de Briscol roulent à des vitesses excessives. La densité de circulation est particulièrement élevée.

La section linéaire vers le Parc d'Activité Economique de Briscol présente un profil particulièrement dégagé propice aux vitesses d'autant plus en sortie de bois.

C'est un tronçon particulièrement dangereux où il existe de nombreux accidents. Le parc engendre un trafic de poids lourds assez importante d'où les sorties sur la N807 sont peu aisées.

Par ailleurs, Idelux va développer une nouvelle ZA le long de la N807.

3. Amonines

La N841 supporte un important trafic vers notamment la Roche-en-Ardenne. La route de Beffe est la voie menant à Rendeux.

Ces deux voiries supportent donc un trafic important non adapté à leur profil et leur état.

La route de Beffe est très construite avec la présence d'une école et la rue de Dochamps est l'axe d'Amonines.

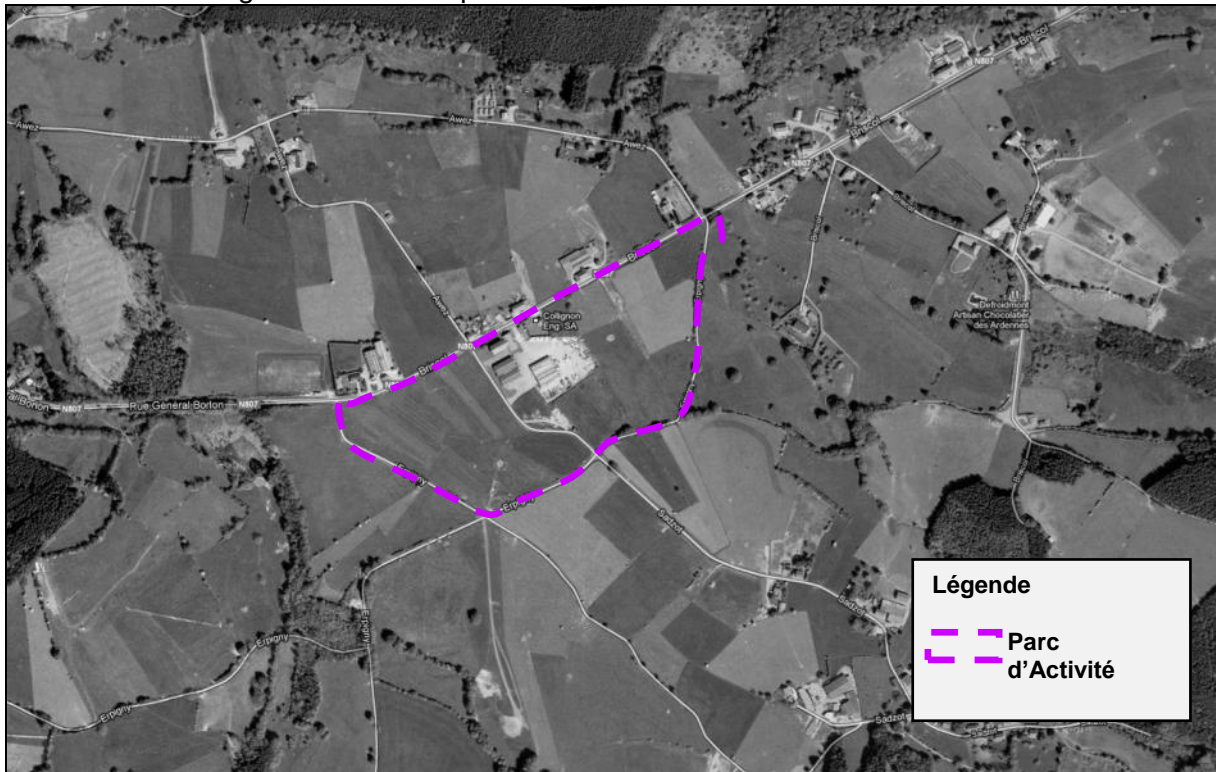
4. Vitesses pratiquées d'une façon générale

D'une façon générale, on constate des vitesses supérieures aux limites sur une grande majorité des routes de l'entité. C'est par exemple le cas au niveau de la rue Grande à Fisenne où en février 2011, le pourcentage d'excès de vitesse était de 67% alors que la vitesse réglementaire à cet endroit est de 50 km / h. Ce constat est identique pour la rue Margerat entre Soy et Ny (Hotton) où le pourcentage d'excès de vitesse en février 2011 était de 64%. Là aussi, la vitesse limite est de 50 km / h.

9.2.3 Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité dans la commune

- **Briscol**

L'actuelle zone d'activités va être abandonnée en tant que ZA. Idelux va développer une nouvelle ZA le long de la N807. cf. point 2



Projet du nouveau Parc d'Activités

Ce projet n'a pas encore fait l'objet d'un PCA. Par un arrêté du 13 décembre 2012, il vient d'être inscrit sur la liste 49 bis et pourra donc faire l'objet d'une élaboration d'un PCA prochainement.

- **Fisenne**

Il est prévu de développer en 2 phases la construction de 30 logements. La sortie de cette nouvelle urbanisation se ferait sur la rue Grande ce qui est problématique au regard du profil de la vitesse et du carrefour à créer.

- **Hazeilles**

Un PCA révisé est en cours. À l'horizon 20-30 ans, il est prévu la création de 50 à 70 logements supplémentaires. D'ici 2015, une première tranche via un premier Permis d'Urbanisation sera réalisé soit 10-12 logements coté voirie existante rue du Thiers. La circulation sera interne dans le projet mais l'accès se fera par la rue Thiers.

- **Biron**

Le PCAR à Biron va encore accentuer le développement de la zone de loisirs par la création de 100 -150 logements supplémentaires. La voirie qui va récupérer le trafic sera la N86 vers Hotton.

- **Amonines**

Actuellement le hameau a une capacité de 39 lits. Des travaux de modernisation sont prévus qui augmenteront la capacité jusqu'à 120 lits. Cela va créer 80 emplois à terme et de nombreuses visites supplémentaires. Il y a clairement un problème de capacité de stationnement à résoudre.

9.2.4 Définitions des premiers enjeux de mobilité

- Assurer et développer une mobilité touristique au sein de la commune ;
- La gestion du trafic de transit;
- Charroi important sur certains axes en fonction de l'emplacement des entreprises ;
- Le stationnement des PL aux abords des villages ;
- La sécurité routière;
- Sécuriser les entrées et les traversées d'agglomérations, de villages ;
- Sécuriser les endroits et carrefours dangereux
- La mobilité des usagers faibles en général (la commune dispose de peu d'infrastructures pour les piétons, les cyclistes, les PMR) ;

9.3 Hotton

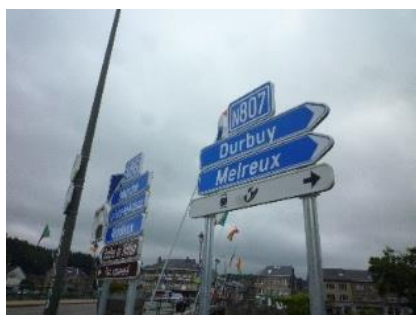
9.3.1 Contexte générale de la mobilité communale

Hotton est située au carrefour de voiries structurantes du territoire du PICM : la N86, la N833, la N807.

- La N86 d'orientation nord-sud permet de rejoindre les communes de Rochefort, Marche-en-Famenne, Barvaux (Durbuy) pour les communes du PICM. En dehors du périmètre du PICM, la N86 permet de rejoindre Aywaille ;
- La N833, d'orientation est-ouest, permet à Hotton d'être en contact avec les communes de Durbuy et de La Roche-en-Ardenne ;
- La N807 permet à Hotton via les communes d'Erezée et de Manhay d'accéder à l'autoroute E25 ;

Enfin, la N898, permet à Hotton d'accéder à la N4 sans passer par Marche-en-Famenne via la N929.

L'essentiel du trafic se concentre donc sur ces axes régionaux qui convergent dans le centre d'Hotton. Il en ressort que la traversée d'Hotton supporte des flux élevés qui ne sont pas adaptés à la typologie de la voirie et à sa capacité surtout en période touristique et lors des grands événements organisés sur le territoire.



En dehors de ces voiries structurantes, le réseau de voirie locale reste concentré dans les zones urbanisées de l'entité.

La situation en partie résidentielle d'Hotton explique les nombreux mouvements pendulaires domicile-travail et domicile-école principalement intra-communaux ou orientés vers Marche-en-Famenne et vers Durbuy.

Un schéma de structure est en cours d'élaboration.

9.3.2 Points positifs et points critiques

Hotton s'est inscrite dès 1995 dans une démarche de Plan Communal de Sécurité Routière. De nombreux aménagements ont été réalisés dans le cadre d'une démarche d'amélioration de la mobilité, de la sécurité et de la convivialité des espaces publics sur le territoire. La plupart des aménagements menés par la commune ont été réalisés en vue de gérer les vitesses excessives, le sentiment d'insécurité et de trouver une meilleure place pour les modes doux. On citera entre autres:

- l'aménagement de la traversée des villages de Bourdon, d'Hampteau, de Monville ;
- la création « d'effets de portes » sur les voiries communales aux entrées des villages ;
- les aménagements dans le centre d'Hotton : N86-rue Parforny, N807-rue haute et voiries communales ;
- ...

De nombreuses problématiques restent à traiter.

1. Manque d'aménagements ralentisseurs en traversée de zones agglomérées

Des vitesses pratiquées lors des traversées des villages engendrent un sentiment d'insécurité pour les riverains et les usagers faibles (piétons et vélos).

Cela nécessiterait des aménagements ralentisseurs.

Citons entre autres les traversées de:

- Traversée de Hampteau sur le N833
- Fronville : marquage existant face à l'église. D'autres mesures d'accompagnement pourraient être envisagées
- Monville : section rectiligne de la rue des Peheux (N898)



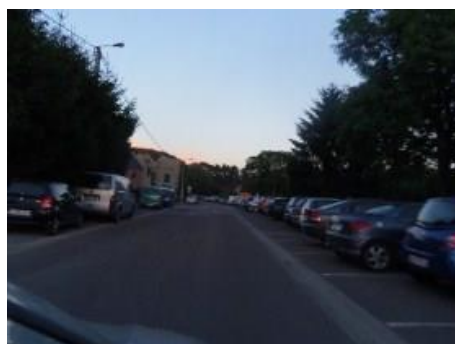
- Monteûville: section à 70km / h sur la rue de Givet (N929)

2. Problématiques spécifiques au centre d'Hotton

- la charge de circulation en centre-ville est problématique (véhicules légers et poids lourds en transit ou en desserte) et notamment en période touristique. Cela entraîne un encombrement de l'hypercentre et un engorgement du pont ;
- Le carrefour entre la N86 et la N833 est classée en zone à moyen risque par le SPW pour les accidents ;
- Le croisement rue de la Vallée-N833 / rue des écoles-N86 doit être traité en cohérence avec la traversée du pont et la proposition pour le carrefour N86 / N833 / rue du Batty ;



- La cohabitation de tous modes pourrait être encore améliorée ;
- La problématique du stationnement dans le centre de Hotton est aigue avec des surcharges de demande en période estivale et lors des grandes manifestations ; (Lasemo Festival → photos)





3. N86 : axe Hotton – Bourdon – Marche-en-Famenne

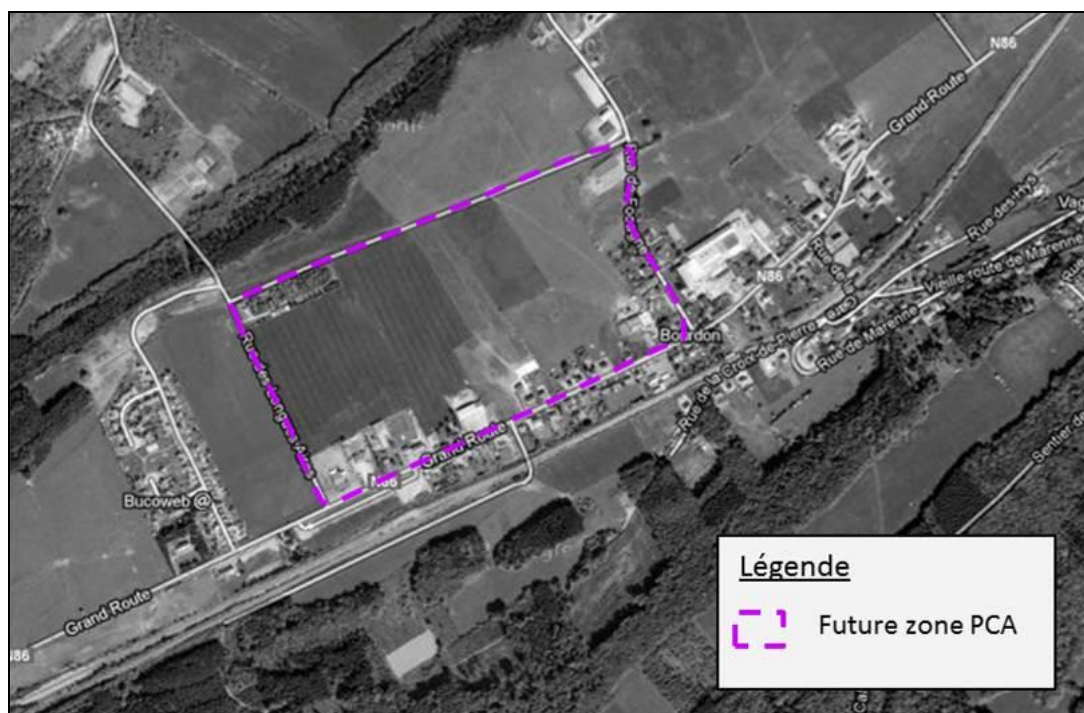
La traversée du village de Bourdon a déjà été aménagée. Toutefois le trafic sur la N86, par le rôle structurant de cette voie à l'échelle du PICM, est très important. On y constate parfois des vitesses excessives et des dépassements intempestifs ce qui occasionnent de nombreux accidents. A cela s'ajoute la fonction de transit des poids lourds.

4. Stationnement des poids lourds et des motorhomes

Les poids lourds doivent stationner à proximité du domicile des transporteurs lorsqu'ils sont en repos. Les motorhomes stationnent dans des endroits que ne leur sont pas spécialement réservés et qui ne sont pas équipés pour les accueillir.

- **PCA « Bourdon – Hampteau »**

Il s'agit de créer une zone d'activité économique le long de la N86.



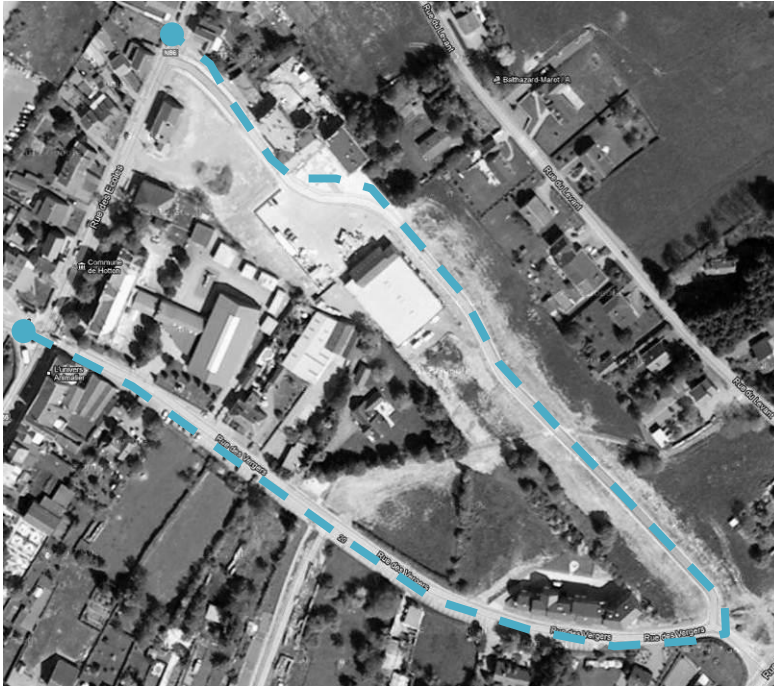
- **Ny**

Les travaux consistent en la pose d'un égouttage qui traverse tout le village mais allée aux travaux de rénovation de la voirie : profil, accotements, éclairage public.

- **Ponts au-dessus du réseau ferré - Infrabel**

- Pont sur la N86
- Pont dans le village de Bourdon



« Plan trottoirs » rues des Vergers, Simon et de la Scierie**9.3.4 Définitions des premiers enjeux de mobilité**

- Améliorer la sécurité routière et la convivialité dans les traversées des villages ;
- Limiter les vitesses excessives notamment sur les routes régionales ;
- Sécuriser les traversées de villages ;
- Assurer et développer une mobilité touristique au sein de la commune ;
- Gérer le trafic de transit ;
- Charroi important sur certains axes en fonction de l'emplacement des entreprises ;
- Solutionner le stationnement des PL aux abords des villages ;
- Travailler sur mobilité des usagers faibles en général (piétons, cyclistes, PMR)
- Améliorer la sécurité routière et la convivialité dans les traversées des villages et dans les quartiers ou les tronçons de rue où cela se justifie. Limiter la vitesse excessive, favoriser les modes doux et donner une place aux usagers faibles, sans oublier les PMR ;
- Trouver une solution pour « dévier » le transit très important sur les N86 et N833, surtout celui des poids lourds ;

9.4 Marche-en-Famenne

9.4.1 Contexte général de la mobilité communale

Marche-en-Famenne joue un rôle de pôle économique, scolaire et administratif attractif pour le Pays de Famenne et les communes concernées par le PICM. Sa vocation de pôle explique les nombreux mouvements pendulaires en sa direction depuis les communes limitrophes.

Marche-en-Famenne est un carrefour pour les routes régionales primaires mais aussi des routes secondaires.

La mobilité s'organise de la façon suivante :

- le trafic de transit est principalement concentré sur les voiries à gabarit important :
 - La N4 permet depuis Marche-en-Famenne de rejoindre Bastogne à l'est et à l'ouest de rejoindre Namur ou l'autoroute E411. En direction de Bastogne, la N4 prend un caractère autoroutier puisque la vitesse est limitée à 120 km / h.
 - La N63 permet de rejoindre la ville de Liège et également de desservir la vallée de la Meuse et les villes de Huy et Engis. Cette route régionale est fortement empruntée par les poids lourds.
 - La N86, avec une orientation nord-sud de rejoindre l'ensemble des villes du PICM.
- le trafic de distribution se répartit sur des voiries structurantes et transversales : N856, N896, N836, N873.

Le trafic se concentre donc essentiellement sur les axes régionaux qui convergent vers le centre de Marche-en-Famenne avec des volumes de trafic peu compatibles avec le gabarit de la voirie. La première partie du contournement nord du Marche-en-Famenne, permet désormais au trafic de transit d'éviter de traverser le centre-ville.

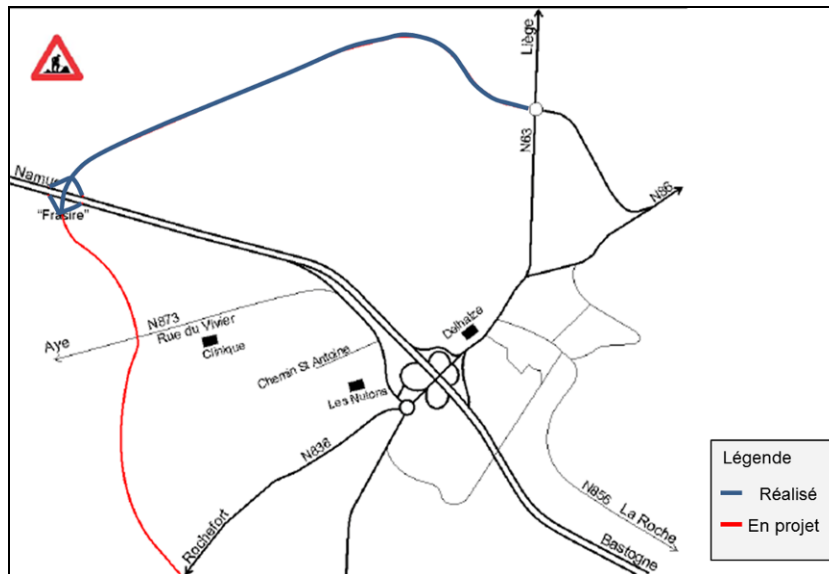
La plupart des liaisons entre villages ou entre quartiers s'effectuent sur la voirie communale

Par ailleurs, la commune est couverte par un schéma de structure.

9.4.2 Points positifs et points critiques

La ville a longtemps pâti des connexions des grands axes régionaux qui donnaient un aspect très routier à Marche. Le contournement et la réalisation du boulevard urbain sont autant de réalisations qui sont en train de changer le contexte urbain de la ville et sa mobilité.

Beaucoup d'améliorations en terme de mobilité et espaces publics ont été réalisées depuis le PCM, cependant en centre de Marche-en-Famenne restent à repenser : la N4, la rue Victor Libert et la route industrielle.



Contournement de Marche - Source PCM



1. Problématiques spécifiques au centre de Marche-en-Famenne

- *traversée de la N4*

La section de la N4 sur Marche-en-Famenne est particulièrement délicate au niveau des commerces (Meubles Ecureuils, pompes à essence, jardinerie, ...) où la voirie est peu aménagée et les vitesses autorisées à 90km / h.

Il y a une inadéquation entre l'aspect autoroutier de la route, la vitesse et les usages autorisés : accès aux activités riveraines, traversées et mouvements directionnels non protégés (particulièrement les mouvements directionnels vers Namur en sortie des commerces).

- *Rue Victor Libert et carrefour Notre-Dame-de-Grâces et Bois Notre-Dame*

La rue Libert mériterait un traitement plus urbain et de qualité au regard du contexte et de la réalisation du boulevard urbain. Le carrefour Notre-Dame-de-Grâces et Bois Notre-Dame doit être retravaillé pour plus de lisibilité et sécurité de tous les usagers et en cohérence avec le profil proposé sur la rue. Enfin la jonction avec la N4 devra être résolue de façon définitive.



2. N836-route industrielle (ZA Marloie)



Dans le cadre de la poursuite du contournement de Marche, la N836 sera son aboutissement en direction de Rochefort. La voie va donc supporter un supplément de trafic de transit et charroi. Il est donc nécessaire de mieux organiser la circulation sur la route industrielle. Par ailleurs le PU du contournement envisage la création d'un rond-point aux alentours de Famenne Bétons SA.

La Zone de police a identifié cette voirie comme zone à risque .

La rue du Parc industriel au niveau de la zone commerciale a été aménagée à minima. Les passages directs d'un côté de la rue à l'autre ont été rendus impossibles. Les accès se font depuis la voirie vers

les entrées des parkings.

La voie garde un caractère routier : les bas-côtés et accès aux parkings mériteraient d'être traités par des changements de revêtement par exemple pour rendre plus clair à l'usager le fonctionnement de l'espace et faciliter les accès aux commerces.

En deçà de la zone d'activités de la Pirire en direction de la ZA de Marloie, la voirie est dégradée et les aménagements inexistant. En-deçà du futur rond-point la charge de trafic risque d'augmenter.

On notera par ailleurs que les accès vers les entreprises riveraines sont parfois peu signalés et certains posent des problèmes d'insertion sur la voirie depuis l'espace privé.

Le passage d'un côté à l'autre de la voirie se pose notamment pour des entreprises présentes de part et d'autre comme la scierie Fruytier.

Enfin, le stationnement des employés de certaines entreprises déborde sur la voirie et pose des problèmes de sécurité.

3. Manque d'aménagements ralentisseurs en traversée de zones agglomérées

- *Hollogne (N856 – rue de Bastogne)*

La N856 présente une longue section en ligne droite sur le territoire d'Hollogne. Malgré la mise en marquage de schlamage rouge en milieu de voie et la mise en œuvre de zone 30 km / h, le reste de la voie est traitée encore de façon routière, limitée à 70 km / h ce qui est propice aux vitesses.



- *On (N86)*

Les problématiques sont les mêmes : traversée rectiligne, peu d'aménagement pour rompre la vitesse. Une limitation à 70 km / h apparaît peu adaptée aux activités riveraines.



- *Hargimont (N86).*

Tout comme les communes ci-avant détaillées, la traversée de la N86 pose problème alors que c'est un des principaux pôles d'habitat de Marche-en-Famenne.

Par ailleurs, dans la traversée d'Hargimont (tout comme de On), le trafic lourd subsiste malgré le contournement, notamment celui provenant de la N 896 en direction de Marloie ou Jemelle.

Enfin, le carrefour N86#N896 doit être repensé pour plus de visibilité et pour les usagers faibles (trottoirs, traversée).

- *Marloie (N86-Chaussée de Rochefort).*

La N86 présente une longue section en ligne droite sur le territoire de Marloie. Des aménagements ont déjà réalisés notamment le traitement des trottoirs avec changement de revêtement et organisation du stationnement. Des marquages et ilots directionnels ont également été réalisés. Tous ces aménagements ont nettement amélioré la situation et le cadre de vie des riverains.

Toutefois, la limitation 70 km / h et la longue ligne droite sont propices aux vitesses peu adéquates dans un contexte bien urbanisé.

Il s'agira de voir s'il ne faut pas plus encore systématiser des aménagements pour rompre les vitesses et sécuriser les traversées piétonnes.



9.4.3 Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune

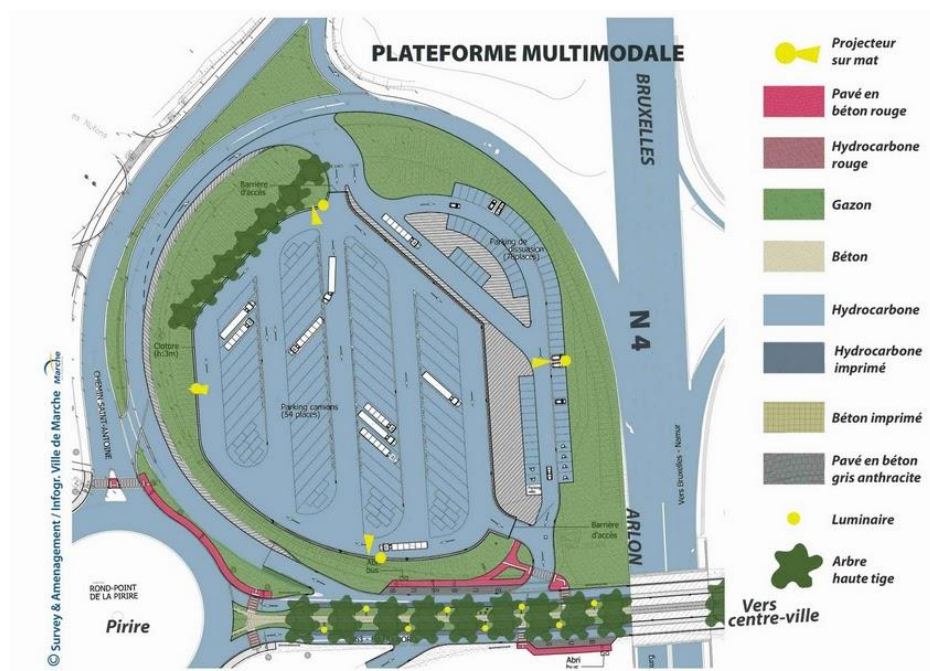
- *Signalétique en Centre-ville*

Une signalétique sera prochainement installée par le SPW sur ses voiries et par la Ville dans le centre-ville. Elle indiquera les parkings, les principaux bâtiments publics, etc...

- *Finalisation du contournement N47-N63-N86 : Permis en cours*

La fin du contournement de Marche consiste dans la liaison de la N4 à la N836, soit la voirie industrielle. Le point de rencontre entre le contournement et la N836, sera aménagé d'un rond-point. Ces travaux comprennent également, la construction de passages inférieurs pour piétons au niveau de la rue Frasire à Aye et au croisement du contournement et de la rue du Vivier, la construction de deux bassins d'orage.

- *Parking multimodal au rond-point de la Pirire*



Le projet est un vaste parking de dissuasion pour voitures (78 places) et camions (54 places).

Le parking va occuper l'entièreté d'une volute du trèfle de la N4..

- *N873- Aye- Hôpital Princesse Paola IFAC*

La SRWT a un projet d'aménagement de traversée pour les piétons devant l'hôpital à Aye. Sécurisation avec îlots centraux et bande pour tourne à gauche ou à droite.

- *Centre Pénitencier*

Un PCAR est en projet en vue de la construction de la prison.

- *Extension de la zone économique le long de la N4*

Un PCAR est en cours d'élaboration pour l'extension de cette zone économique. Ce PCAR se réalise en lien avec la commune de Somme-Leuze.

- *ZACC de Marloie*

Un RUE est en cours pour cette ZACC située près de la gare. Le RUE porte sur le projet mixte (habitat et activité économique) de la ZACC.

9.4.4 Définition des premiers enjeux de mobilité

- La hiérarchisation des voiries ;
- Les problèmes liés à la circulation automobile et au stationnement au centre-ville ;
- Etude de carrefours dangereux ;
- Sécuriser les traversées de villages ;
- La sécurité routière dans son ensemble ;
- Assurer et développer une mobilité touristique au sein de la commune ;
- Gérer le trafic de transit ;
- Charroi important sur certains axes en fonction de l'emplacement des entreprises ;
- Le stationnement des PL aux abords des villages ;
- La mobilité des usagers faibles en général (piétons, cyclistes, PMR) ;
- Etude de la capacité d'absorption des ronds-points ;
- Etude de la route industrielle. Pour information,
- Gestion des flux vers la future prison – utilité de la création d'un rond-point ;
- Aménagement de la N4 au niveau de la zone commerciale et de la Rue Victor Libert et prise en compte de l'impact de la mise en œuvre du nouveau contournement (Rue Frasire) ;

9.5 Nassogne

9.5.1 Contexte général de la mobilité communale

La vocation surtout rurale et résidentielle de Nassogne explique les nombreux mouvements pendulaires domicile-travail et domicile-école principalement orientés vers Marche-en-Famenne et vers Rochefort.

Le territoire communal bénéficie d'une bonne desserte régionale et intercommunale:

- Il est facilement accessible depuis la N4 par 3 échangeurs (rue du Poteau entre Hédrée et Charneu ; N896 / rue du Stoquet ; Bande) + 2 accès directs (rue du Centre à Grune et rue de Haute-Tahée à Bande). Ainsi, les villages de Hédrée, Charneau, Harsin, Bande et Grune sont proches de la N4.
- Il est irrigué par les N899, N856, N896, N849 et N889. Ces voies de transit permettent de relier les noyaux de l'entité entre eux.

Le réseau local reste concentré dans le bâti des noyaux constituant l'entité. Le réseau de voirie est très peu dense par ailleurs et quasi inexistant coté massif boisé de Saint-Hubert (sud-est de la commune).

Un schéma de structure est en cours d'élaboration.

9.5.2 Points positifs et points critiques

On évoquera avant toute chose, les points positifs suivants :

- L'état général de la voirie est bon ;
- De nombreux aménagements de sécurisation aux entrées de villages ont été mis en œuvre ;
- De nombreux aménagements dans les traversées de villages ont été mis en œuvre ;
- Les « zones 30 » ont été systématisées dans l'entité à proximité des écoles ;
- Hors agglomérations, la vitesse a été limitée lors de la présence d'habitat ou de dangerosité : sinuosité ou étroitesse de la route.

Mais des points noirs subsistent essentiellement sur les voiries régionales qui supportent le plus gros du trafic.

1. Aménagement de la liaison Grune vers N4

Les flux depuis la commune sont essentiellement orientés vers le nord et Marche-en-Famenne.

Deux accès depuis Nassogne et Grune sont possibles :

- la rue du Moustier relativement étroite et sinueuse débouche sur un tourne-à-droite obligatoire en direction de Bastogne sur la N4.
- la rue de Centre qui atteint la N4 via un accès extrêmement dangereux pour le tourne-à-gauche vers Marche-en-Famenne : il faut traverser les deux bandes de circulation où la vitesse est de 120 km / h et s'insérer directement dans la circulation de la N4. Cette traversée ne peut pas être entravée par un mur de séparation car elle est aménagée par une bande de tourne à gauche depuis Bastogne vers Grune.



- Le seul accès acceptable (et à favoriser) est par l'échangeur de Bande qui est bien sécurisé, même s'il implique des allongements de parcours.

2. Entrées des villages pas ou peu significées

- *Aménagement du carrefour de la N849 et de la rue de la Colline à Forrières (entrée du village)*

Situé au sortir du tournant et de l'entrée dans Forrières, ce croisement manque de visibilité depuis la rue de la Colline qui est gérée par un cédez-le-passage. Le carrefour doit être aménagé et en même temps marquer l'entrée de village.



3. Manque d'aménagements ralentisseurs en traversée de zones agglomérées

- *Aménagement de la zone 30 école de la communauté française, rue de la Ramée N849 à Forrières*

La proximité de l'école est aménagée à minima, signifiée par un logo école au sol et par le traditionnel crayon fluo jaune « Sortie d'école - Ralentir ». Voir chapitre mobilité scolaire.

4. Carrefours dont la visibilité / lisibilité n'est pas idéale

- *Aménagement du carrefour de la N889 et de la rue de Lesterny à Forrières*

Situé dans un enchaînement de courbes de la N889, le croisement avec la rue de Lesterny est trop large pour gérer convenablement le positionnement et le croisement des voitures sur ce croisement.



- *Croisement à Forrières N889 # N849*

Le croisement entre la N849 non prioritaire et la N889 doit être repensé tant au niveau de l'aménagement proprement dit que de la qualité de l'espace public. Le profil du carrefour doit être repensé ainsi que le positionnement du passage piéton, la configuration de l'arrêt TEC et la présence de la signalisation.

9.5.3 Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune

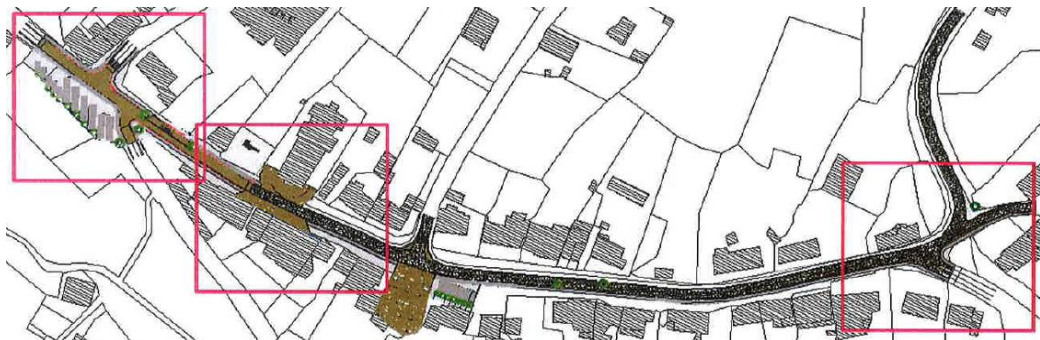
- Aménagement et sécurisation du centre du village de **Bande (centre)**.

Cela consiste en

- La sécurisation des automobilistes et piétons
- La structuration de l'espace
- L'assainissement et uniformité de l'espace
- La création d'une « traversée »
- La mise en valeur des bâtiments et des lieux publics



Esquisse n°1



Esquisse n°2

- Aménagement de la zone 30 école communale, rue des Alliés N889 à **Forrières** ;
- Aménagement d'un cheminement piétons sécurisé rue de Lahaut (N889) + aménagement des entrées de porte de **Nassogne-village** (rue de la Pépinette et rue de Lahaut) ;
- Aménagement du carrefour N856 Route de Bastogne - Rue du Poteau à **Harsin** (sortie accès vers N4) ;

- PCAR « de la Bouchaille »

Ce PCAR prévoit la réaffectation d'une zone de loisirs en zone d'habitat.

9.5.4 Définition des premiers enjeux de mobilité

- Sécuriser les traversées de villages ;
- Gérer le trafic de transit et le charroi important sur certains axes en fonction de l'emplacement des entreprises;
- Travailler à la sécurité routière dans son ensemble ;
- Stationnement des poids lourds
- Assurer et développer une mobilité touristique au sein de la commune ;
- Prise en compte de la mobilité des usagers faibles en général (piétons, cyclistes, PMR) ;
- Étudier les possibilités de mise en place de système de covoiturage et places de stationnement liées pour pouvoir arriver et repartir. Ainsi, 25% de la population se rend à Marche, de même nombreuse est la population se déplaçant vers la gare de Marloie et qui pourraient profiter d'un tel système.

9.6 Rendeux

9.6.1 Contexte général de la mobilité communale

La commune de Rendeux est une commune essentiellement rurale. Elle se situe à la périphérie est de notre zone d'étude. La N833 traverse la commune de part en part et permet de rejoindre Hotton et La Roche-en-Ardenne. A côté de la N833, l'autre voirie importante est la N888. Elle permet de rejoindre Marche-en-Famenne.

Rendeux se situe à l'écart des voies rapides. En effet, la N4 est atteinte en 25 minutes tandis que pour rejoindre l'E25, il faut 30 minutes.

Le réseau de voirie local reste concentré en fond de vallée, le long de l'Ourthe. Ailleurs celui-ci est peu dense et quasi inexistant au niveau des Bois de Hèdrée et Saint-Thomas (ouest de la commune).

La vocation rurale et résidentielle de Rendeux, explique que les déplacements domicile-travail et domicile-école s'effectuent en priorité en direction de Marche-en-Famenne, d'Hotton et de la Roche-en-Ardenne.

9.6.2 Points positifs et points critiques

On évoquera en premier lieu les points positifs et les actions déjà menées:

- Absence de problématique concernant le stationnement des véhicules légers ;
- Le Conseil communal a approuvé 4 règlements de circulations routières visant à la limiter la vitesse de la circulation sur le territoire de la commune ;
- Mise en place de panneaux d'entrée et de sortie d'agglomération F1 et F3 aux entrées des villages et hameau ;
- Panneaux de limitation de vitesse à 70 km / h sur la route régionale N 833 entre Hamoul et Ronzon ;

- Aménagement de la place et du carrefour de Besse pour sécuriser les usagers entre autre ;
- Aménagement de la place de l'Eglise à Marcourt avec aménagement de limitation de vitesse, organisation de la circulation et du stationnement.

Mais des points noirs subsistent essentiellement dans la traversée des villages et aux carrefours avec les routes régionales.

1. Carrefour entre la N888 et les Quatre Bras de Gênes

Depuis La Roche-en-Ardenne, la N888 est sinueuse mais les vitesses pratiquées élevées. La N888 est prioritaire. La rue Saint-Isidore et des quatre-Bras est gérée par un stop. En approche du carrefour une légère bosse est formée et le carrefour est ainsi situé en léger contre-bas.

La visibilité des véhicules, les insertions et les mouvements directionnels doivent être repensés.



Le carrefour avec la Route de Marche doit faire partie de la réflexion sur la N833.



De même, à Rendeux-Bas, le carrefour situé à proximité immédiate de la friterie et de l'église est dangereux. En effet, la rue non prioritaire croise la N833 où un trafic important circule. Le croisement n'est régi que par des panneaux de « cédez-le-passage » et la visibilité n'est pas optimale. L'aménagement du carrefour doit être revu.



3. Vitesses pratiquées d'une façon générale

D'une façon générale, on constate des vitesses supérieures aux limites sur une grande majorité des routes de l'entité. Ces vitesses supérieures se rencontrent en grande majorité sur les routes régionales.

4. Le stationnement des poids lourds aux abords des villages

L'absence de zones de parcage réservées aux poids lourds, les obligent à stationner en amont des villages, souvent le long des accotements.

9.6.3 Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune

- Projet de rénovation et de sécurisation de la N 833 porté par le SPW :
 - Aménagements d'infrastructures routières en vue de ralentir les véhicules ;
 - Aménagements des abords de la voirie et de parkings ;
 - Aménagement de trottoirs et espaces pour les modes doux ;
 - Accessibilité à l'école et aux services publics.

9.6.4 Définitions des premiers enjeux de mobilité

- Travailler des propositions pour la sécurité routière (ex. les deux routes régionales présentent des tronçons dangereux et des vitesses élevées) ;
- Assurer et développer une mobilité touristique au sein de la commune ;
- Gérer le trafic de transit et le trafic poids lourds
- Gérer le stationnement des poids lourds notamment en abords de village;
- Travailler à la sécurité routière dans son ensemble ;
- Sécuriser les entrées et les traversées d'agglomérations et de villages ;
- Sécuriser les carrefours dangereux ;
- Prendre en compte la mobilité des usagers faibles en général (la commune dispose de peu d'infrastructures pour les piétons, les cyclistes, les PMR) ;

9.7 Rochefort

9.7.1 Contexte général de la mobilité communale

A Rochefort, la mobilité s'organise de la façon suivante :

- le trafic de transit est principalement concentré sur les voiries à gabarit important : E411- N911-N86-N836 et dans une moindre mesure la N94 ;
- le trafic de distribution se répartit sur des voiries structurantes et transversales : N949, N918, N803, N929 ;
- le trafic inter-village et local se rabat sur ces deux premières catégories.

Le trafic se concentre donc essentiellement sur les axes régionaux suivants donnant accès à Rochefort, Jemelle et Han-sur-Lesse:

- La N86 : entre l'E411 et la N4. Elle joue un rôle majeur sur le territoire car elle collecte plusieurs axes structurants de la zone (N911, N949, N836, N803). Elle offre une desserte directe des communes importantes et pourvoyeuses de services et d'emplois du territoire. Enfin elle est un axe touristique essentiel dans cette région : axe Durbuy, Hotton, Marche-en-Famenne, Rochefort, Han-sur-Lesse.
- La N911 permet de rejoindre la N94 et la N918 pour une desserte intra et inter communale.
- La N836 permet de rejoindre le pôle de vers Marche et sa zone industrielle.
- La N949 fait la jonction entre Rochefort et la N911.

Deux problématiques essentielles pour la mobilité du territoire en ressortent :

- La traversée de Rochefort : le croisement de trois routes d'importance (N911, N949 et N86) en son centre génère des flux élevés qui ne sont pas adaptés à la typologie de la voirie et à sa capacité. Ainsi la traversée de Rochefort centre est encombrée par le trafic local (lié à la fonction de centre-ville : HoReCa, services, commerces etc...) et le trafic de transit ce qui rend la circulation très difficilement gérable. Ce phénomène se trouve accentué en période de congés et de week-end par l'attractivité de la commune.
- Le village de Han-sur-Lesse subit de la même façon en toute saison un important trafic de transit via son centre.

Une troisième problématique découlant des précédentes est le trafic de charroi poids lourds. Celui-ci est généré par :

- le trafic de marchandises à destination locale (rôle important de Rochefort centre), par la présence de son Parc d'Activités Economiques et la présence en centre-ville de l'essentiel des services, commerces, HoReCa
- le trafic de transit : la N86 et, dans une moindre mesure, les N836, N949 et la N911 reprennent l'ensemble du trafic de transit de la commune et ses abords qui convergent et traversent Rochefort.
- Les convois exceptionnels sont portés sur les N86, N94 et N949.

La commune est couverte par un schéma de structure.

9.7.2 Points positifs et points critiques

Déjà de nombreux aménagements pour la sécurisation des usagers ont été mis en place notamment aux abords des équipements publics et des principales écoles du territoire : effets de portes et aménagement ralentisseurs en entrées de certains villages (Han-sur-Lesse), passages piétons sécurisés (Mont Gauthier) etc...

Toutefois ces aménagements doivent être systématisés en entrée de chaque entité du territoire et en traversée des villages :

1. Entrées des villages pas ou peu signifiées

Les villages les plus impactés sont ceux situés le long des routes régionales chargées en trafic telles que ceux situés le long de la N86 et de la N929.

- aux entrées de Mont-Gauthier, de Havrenne, de Villers-sur-Lesse, d'Ave et d'Auffe
- sur l'axe Buissonville → N911 : alignement de villages situé sur cet axe
- aux entrées de Wavreille

2. Manque d'aménagements ralentisseurs en traversée de zones agglomérées

Le profil rectiligne de certaines voiries et les vitesses constatées y compris en traversée de zone urbanisée nécessiteraient des aménagements ralentisseurs. Citons entre autres :

- la traversée de la N929 dans Mont-Gauthier,
- la traversée de la N94 dans Genimont,
- la traversée de la N94 dans Wavreille,
- la N86 entre Han-sur-Lesse et Rochefort,
- la N 889 en accès à Wavreille,
- la rue de Focant à Lavaux-Sainte-Anne.

3. Problématiques spécifiques au centre de Rochefort

- des aménagements de type « portes » aux entrées de Rochefort-Centre sont manquantes;
- la charge de circulation en centre-ville est problématique (véhicules légers et poids lourds) et notamment en période touristique. La réalisation du délestage sud de Rochefort apportera une réponse pour une partie du trafic de transit mais la desserte du centre est à gérer au regard du profil des voiries. La problématique reste la même pour le trafic de poids lourds ;
- le profil et la gestion de la cohabitation entre tous les modes des rues du centre pourront être revues après la mise en œuvre du délestage ;
- la problématique du stationnement dans le centre de Rochefort et des surcharges de demande en période estivale reste à résoudre ;
- les livraisons par des poids lourds souvent en double-file causent des embarras de circulation ;
- certains carrefours présentent une saturation importante en heure de pointe tels que l'intersection des rues de France, Neuve et Jacquet ;
- le carrefour des N949 et N911 pose un problème de visibilité et de croisement des flux ;



- Le carrefour formé par la N86 (rue France et la rue de Marche), N949, N803 (rue Jacquet) et l'avenue de Forest et la rue de Saint-Gervais pose un problème de lisibilité et de croisement des flux ;



- Notons enfin une remarque relative au manque de passages pour piétons sur l'artère principale du centre de la ville de Rochefort.

4. Problématiques spécifiques au centre de Han-sur-Lesse

- Les problèmes sont de même nature que ceux rencontrés à Rochefort centre :
 - Problèmes de charge de circulation par rapport aux profils des voiries et aux fonctions qu'elles supportent ;
 - Problématique du stationnement essentiellement en période touristique avec la spécificité du stationnement des motards qui occupent des places de voitures ;
 - Trafic et stationnement des poids lourds.



5. Carrefours dont la visibilité / lisibilité n'est pas idéale

- carrefour formé des rues de Haumont et du Vachaux à Laloux,



- A Jemelle, à l'intersection de l'avenue de Ninove- de la route de Forrières et de la rue Delvigne: mouvements directionnels vers la gare et remontée de files.

9.7.3 Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune

- **Évitement du Centre-Ville**

Ce tracé part de la N911, en amont de la rue du Poteau, pour rejoindre le tracé du RAVeL sous la rue du Tige. Il coexiste ensuite avec le tracé du RAVeL jusqu'à la rue du Tunnel avant de rejoindre la N86 à l'est.

Afin d'améliorer la sécurité routière, le plan prévoit la création d'un rond-point au croisement de la N911 et du tracé de délestage.

Ainsi ce délestage permettra d'éviter le centre de la ville, en passant en contrebas des autres voiries. Il permet en conséquence de pouvoir repenser les voiries du centre-ville et ses carrefours et d'améliorer la qualité des espaces publics.

Le projet en est actuellement au stade suivant :

- SPW a réalisé un avant-projet d'évitement le long de la L150 (Ravel) avec garantie de maintenir le RAVeL
- Une demande de PU est en cours pour le rond-point à la sortie du tunnel
- les rues Jacquet et de la Libération, première phase de l'évitement du centre-ville
- **Un plan « trottoirs » est actuellement en AVP dans les services de la Ville**
- **Deux PCA sont en cours**
 - Le PCA dit « du Pirot ». Il concerne une zone de loisirs.
 - Le PCA sur l'extension du parc d'activité économique. L'étude est en cours.

9.7.4 Définition des premiers enjeux de mobilité

- La hiérarchisation des voiries ;
- Les problèmes liés à la circulation automobile et au stationnement au centre-ville → plan de circulation;
- pour Rochefort et Han-sur-Lesse mieux maîtriser et canaliser les flux notamment en période touristique.
- Etudier de carrefours dangereux ;
- Sécuriser les traversées de villages ;
- La sécurité routière dans son ensemble ;
- Le trafic de transit ;
- Le charroi important sur certains axes en fonction de l'emplacement des entreprises ;
- Le stationnement des poids lourds aux abords des villages ;
- La mobilité des usagers faibles en général (piétons, cyclistes, PMR) dont sécurisation des passages piétons et repenser l'espace viaire pour libérer de la place pour les piétons
- Traversées de villages non encore aménagées (sur axes structurants)
- Déplacements piétons avec la problématique du stationnement
- Covoiturage et Park & ride : nous avons relevé la présence d'un parking destiné au covoiturage sur la N94 à hauteur de l'échangeur n°22 de l'E411.

9.8 Somme-Leuze

9.8.1 Contexte général de la mobilité communale

Somme-Leuze profite de sa situation à cheval sur deux axes structurants régionaux : la N63 et la N4.

La mobilité s'organise de la façon suivante :

- le trafic de transit est principalement concentré sur les voiries à gabarit important : N63, N4 ;
- le trafic de distribution se répartit sur des voiries secondaires: N929, N953, N983, N638 ;
- Le réseau local reste concentré dans le bâti des noyaux constituant l'entité. Le réseau de voirie est très peu dense par ailleurs.

9.8.2 Points positifs et points critiques

Comme sur les autres communes du PICM, on rencontre à Somme-Leuze des problématiques de vitesses pratiquées, de gestion du trafic de transit, de gestion des traversées de zones urbanisées.

De nombreux aménagements ralentisseurs ont été mis en œuvre, des radars préventifs et des radars fixes comme sur la N63 à Baillonville ont été installés.

On notera également des aménagements en vue de sécuriser et ralentir les flux : carrefour à Nettinne, restructuration des voiries à Baillonville...



Rue de France-N929 à Baillonville

1. La N929

Entre la N63 et la N4, le profil de la N929 est tourmenté avec de nombreux virages. Sa forte utilisation entre ces deux voiries régionales vient du fait qu'elle permet d'effectuer la liaison entre la N4 et la N63. Elle traverse par ailleurs de nombreux villages, ce qui pose des problèmes au niveau de la sécurité routière. On peut vraisemblablement penser que la partie nord du contournement de Marche-en-Famenne aurait réduit son utilisation. En revanche, en direction de Petit-Han (Durbuy), la N929 continue à être fortement utilisée en période touristique.

2. Carrefour de l'église à Somme-Leuze

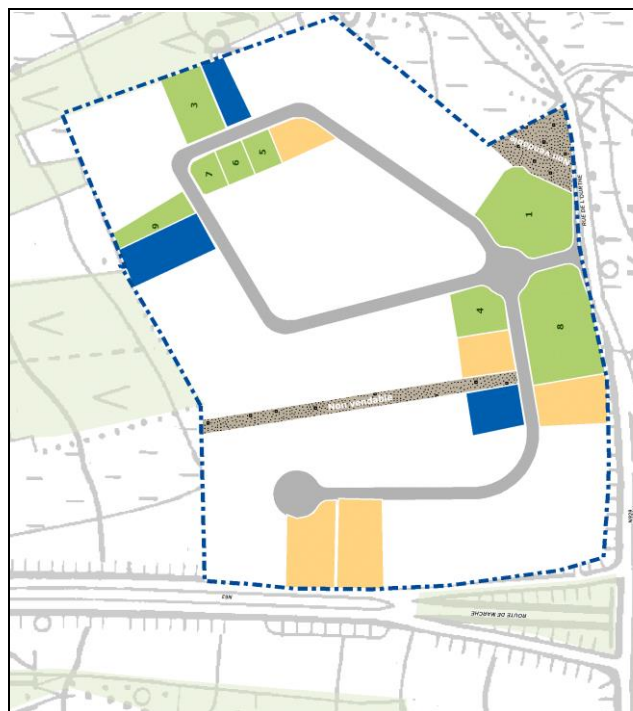
Le carrefour entre la N929 et la rue de l'Eglise peut être considéré comme dangereux. La vitesse limite de la N929 à cet endroit est de 70 km / h. L'arrivée depuis la rue de l'Eglise est faite en montée. Aucun panneau de signalisation ne signale le carrefour. Seul un marquage au sol rue de l'Eglise montre que la N929 est une rue prioritaire.



3. Trafic généré par les zonings de Baillonville

- Baillonville nord

Situé en direction de Noiseux et à proximité immédiate de la N63, le zoning génère un charroi de poids lourds qui peut impacter la traversée des villages, lorsque ce charroi se dirige vers Durbuy.



Plan du zoning de Baillonville nord



Zoning de Baillonville-Nord

o Baillonville sud



Plan du zoning de Baillonville sud

Situé le long de la N63, le zoning a un accès direct à la N63. Ce carrefour peut-être dangereux lors des mouvements avec le zoning et les tourne-à-gauche depuis Marche en direction du village de Rabozée. Aucun feux tricolore de régule le carrefour.



4. Problème de stationnement des poids lourds

L'absence de zones de parcage réservées aux poids lourds, les obligent à stationner à des endroits non réglementaire, souvent le long des accotements ce qui est un désagrément pour les riverains mais impacte aussi la mobilité en terme de visibilité.

5. Entrées des villages pas ou peu signifiées

Les villages les plus impactés sont ceux situés le long des routes régionales et chargés en trafic telles que ceux situés le long de la N638 et de la N929.

- aux entrées Bonsin sur la N929 ;
- aux entrées de Béolette (Noiseux) ;
- aux entrées de Rabozée



Carrefour entre le village de Rabozée et la N63

6. Manque d'aménagements ralentisseurs en traversée de zones agglomérées

Des vitesses pratiquées lors des traversées des villages engendrent un sentiment d'insécurité pour les usagers faibles (piétons et vélos). Cela nécessiterait des aménagements ralentisseurs.

Citons entre autres les traversées de:

- Traversée de Noiseux sur la N929
- Traversée de Pierreux



Route de Givet limitée à 70 km / h (Pierreux)

7. Carrefours dont la visibilité / lisibilité n'est pas idéale

Plusieurs carrefours devraient être repensés

- Carrefour entre la rue de l'Eglise et la N929 ;
- Carrefour entre la chaussée de Huy et la Chaussée de Liège (N63)



- Carrefour entre la rue Vivier des Moines et la N4



- Carrefour entre la rue des Tiges de Hogne et la N4



9.8.3 Projets connus ou en cours pouvant influencer la mobilité de la commune

- Somme-Leuze possède déjà deux zones d'activités économiques et une troisième est en préparation. La première zone d'activités, Baillonville Sud, compte quelques 110 emplois; Baillonville Nord pourrait offrir de l'emploi à 300 personnes.



- Projet de traversée de Noiseux (Bureau AGUA) : partenariat Commune / SPW
- Nouvelle école à Noiseux
- Projet d'une nouvelle maison communale. S'y trouveraient les services communaux, la police, la bibliothèque, une extension de la crèche, etc.
- Lotissement de 32 lots rue de la Chapelle

Par ailleurs, des documents d'orientations territoriales sont en cours :

- 4ème PCDR
- Plusieurs PCA : Noiseux, extension de la ZAE de Aye, etc.
- Plusieurs terrains communaux disponibles pour un développement

9.8.4 Définition des premiers enjeux de mobilité

- Sécuriser les traversées de villages ;
- Assurer la sécurité routière dans son ensemble ;
- Assurer et développer une mobilité touristique au sein de la commune ;
- Gérer le trafic de transit
- Gérer le charroi important sur certains axes en fonction de l'emplacement des entreprises ;
- Solutionner le stationnement des PL aux abords des villages ;
- Prise en compte de la mobilité des usagers faibles en général (piétons, cyclistes, PMR) ;

SPW

Communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux, Rochefort et Somme-Leuze

10 Stationnement

D'une manière générale, le stationnement des véhicules privés ne semblent pas poser de réel problème (si non ponctuels) à l'exception des communes de Durbuy, de Rochefort et de Hotton, lors de la période touristique.

Contrairement aux véhicules privés, le stationnement des poids lourds posent en revanche des problèmes pour la plupart des communes. Ces difficultés de stationnement viennent du fait qu'il n'existe pas ou très peu d'emplacements adaptés. La problématique est identique pour les motor-homes.

10.1 Stationnement sur la zone du PICM

Il n'existe pas de vision d'ensemble du stationnement pour les huit communes du périmètre. En effet, certaines communes ont décidées de réglementer le stationnement par un système à disques ou par un système payant et d'autres communes ont décidé de ne pas réglementer. Pour le stationnement payant, les tarifs ne sont pas identiques entre les communes.

Les problèmes concernant l'offre de stationnement sont les plus fréquemment rencontrés au centre des communes du PICM car c'est là que se concentrent les activités économiques, sociales, administratives dans lesquelles la population doit se rendre pour ses besoins quotidiens ou plus ponctuels.

Le territoire à la particularité d'être situé dans une zone fortement touristique. L'afflux de touristes à la belle saison engendre des problèmes de stationnement dans les communes les plus touristiques, même si de nombreux aménagements et des augmentations de capacité de stationnement ont été réalisés. Néanmoins, il peut s'agir là de période exceptionnelle et le PICM devra y répondre de manière appropriée car il ne n'est pas approprié, dans un souci de mobilité et de développement durable, de consommer de l'espace de façon permanente pour des situations ponctuelles quoique marquées.

Ici, l'offre de stationnement est décrite pour toutes les communes du PICM mais surtout détaillée pour les communes de Durbuy, d'Hotton, de Marche-en-Famenne et de Rochefort.

10.2 Offre de stationnement

10.2.1 Durbuy

A Durbuy, l'offre de stationnement public est constituée en grande majorité de parkings hors voirie sur les entités de Barvaux, Bomal et Durbuy.

La fonction touristique de Durbuy impose un stationnement payant pour la quasi-totalité des parkings de Durbuy. Le tarif est de 1,20€ / h et pour une journée, le tarif est de 7,20€.

Sur la Place aux Foires, les tarifs sont plus élevés. Le tarif est de 1,60€ / h et le montant pour la journée atteint 9,60€.

Les parkings de délestage au Pré Géoris et le long de la rue du Comte Théodule d'Ursel N833 sont gratuits.

À Barvaux, les parkings sont gratuits. Deux parkings sont réglementés par un disque. L'offre de parking est suffisamment importante voir en quantité supérieure à la demande. Toutefois, les capacités de parcage se font en intérieur d'îlot donc de façon relativement confidentielle. Les parkings ne sont pas souvent pleins.

Pour l'entité de Bomal, l'ensemble des parkings sont gratuits.

Pour le stationnement des deux roues motorisées, un parking de 80 places est situé au Pré Géoris

Les problèmes de stationnement concernent en grande majorité Durbuy Vieille-Ville et le village de Petit-Han. En période touristique, à Petit-Han les véhicules se garent sur la nationale car l'ensemble des parkings sont pleins. A Durbuy, la tentation est de se garer au plus près donc le long de la voirie plutôt que dans les parkings payants ou de délestage

Les cartes ci-dessous représentent l'emplacement des parkings à Barvaux, Bomal et Durbuy.

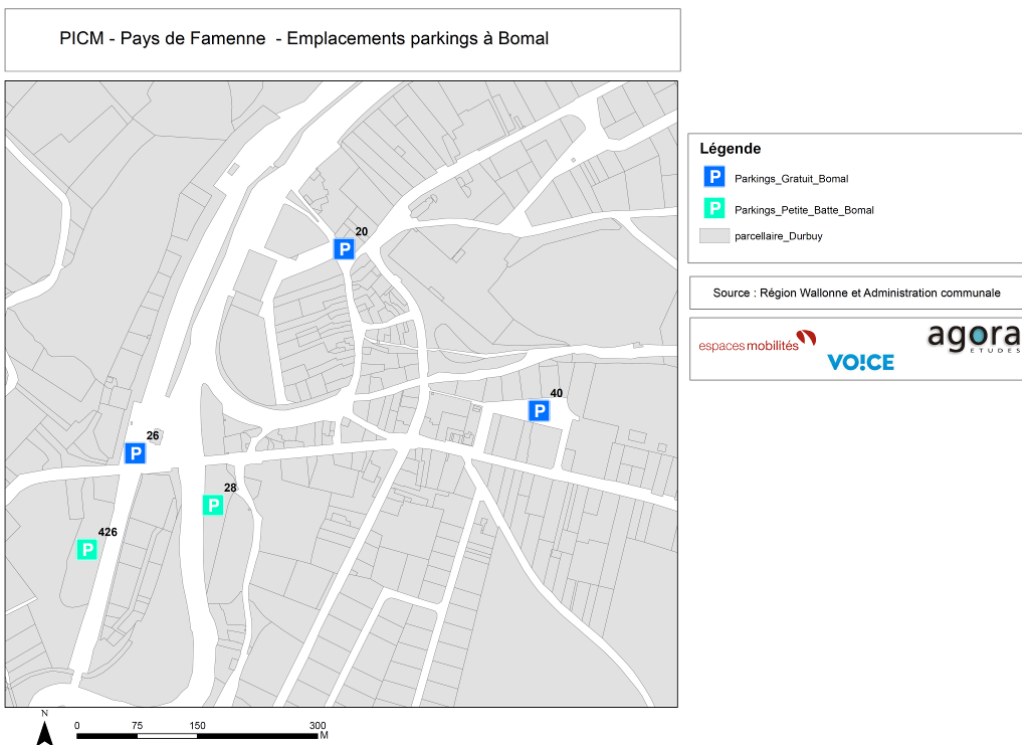
10.2.1.1 Parkings à Barvaux

A Barvaux, le nombre total de places de parking s'élève à 682.



10.2.1.2 Parkings à Bomal

L'ensemble des parkings gratuits totalise 540 places. Le parking dit « De La Petite-Batte » est utilisé les jours de marché.



10.2.1.3 Parkings à Durbuy

Le parking de délestage du Pré Georis a une capacité de 300 places. Quant aux parkings payants, le nombre total de places se chiffrent à 300.



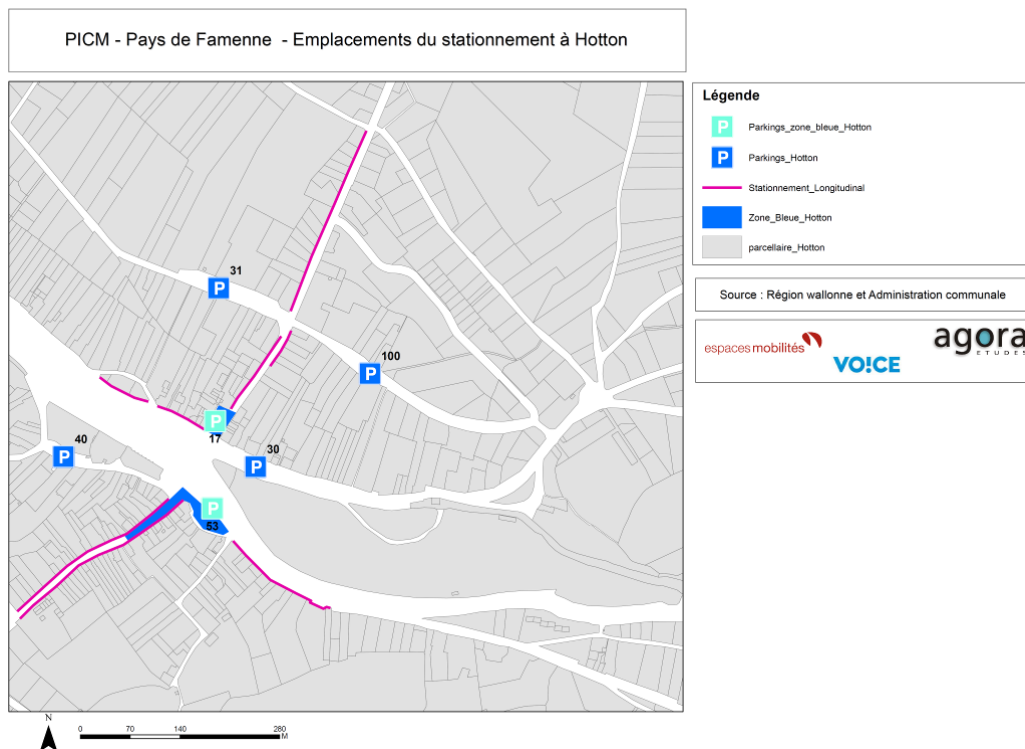
10.2.2 Hotton

Le stationnement à Hotton est situé dans le centre-ville à proximité immédiate de l'Ourthe.

Les sections de parking situées rue Simon et sur une courte portion de la rue Parfony à proximité immédiate du pont enjambant l'Ourthe sont réglementées en zone bleue.

Les autres parkings sont gratuits.

La carte ci-dessous recense l'ensemble des parkings et leur capacité.



10.2.3 Marche-en-Famenne

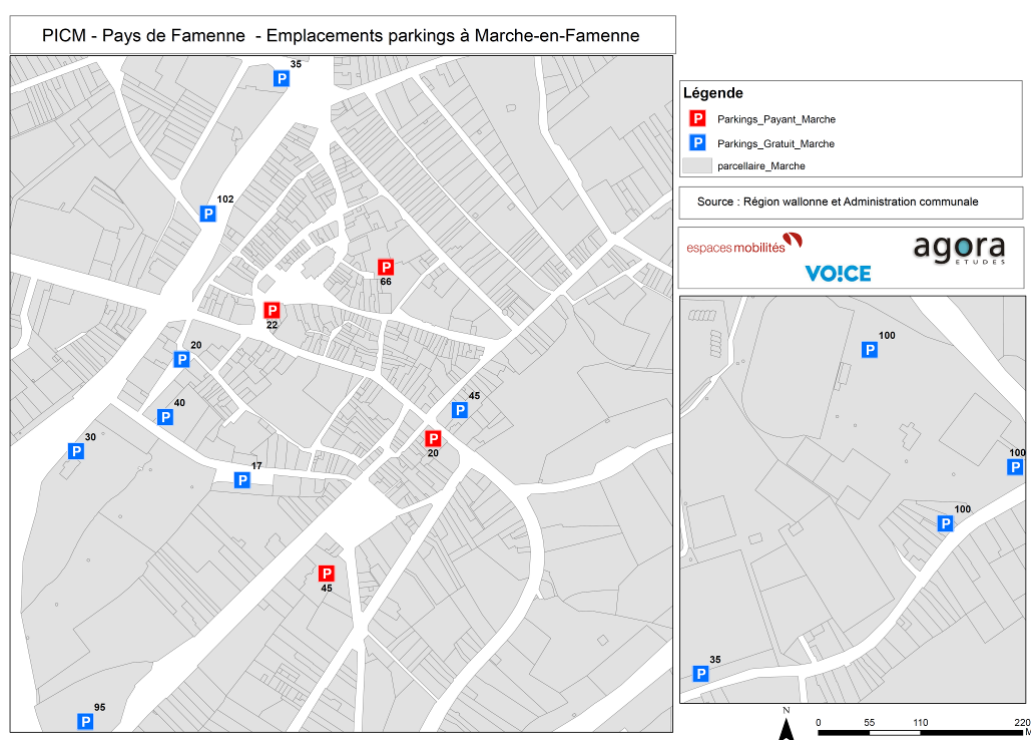
A Marche-en-Famenne, l'offre de stationnement publique se trouve essentiellement dans le centre.

Les parkings sont payants entre 9h30-12h00 et 14h00-18h00. La tarification est la suivante :

- 0,40€ pour la première demi-heure puis 0,10€ par 8 minutes supplémentaires avec un maximum de 3 heures.
- La tarification pour la journée s'élève à 10€.

L'ensemble des places de parkings se chiffrent à 872 places.

La carte ci-dessous montre les localisations et capacités.



10.2.4 Rochefort

L'offre de stationnement public se trouve essentiellement dans le centre de Rochefort, à Han-sur-Lesse et à Jemelle.

Au centre de Rochefort, le stationnement s'effectue en parking et le long de certaines voiries. Le stationnement y est payant avec une tarification de 0,50€ / h. Il existe un tarif forfaitaire valable pour une demi-journée à 7,50€.

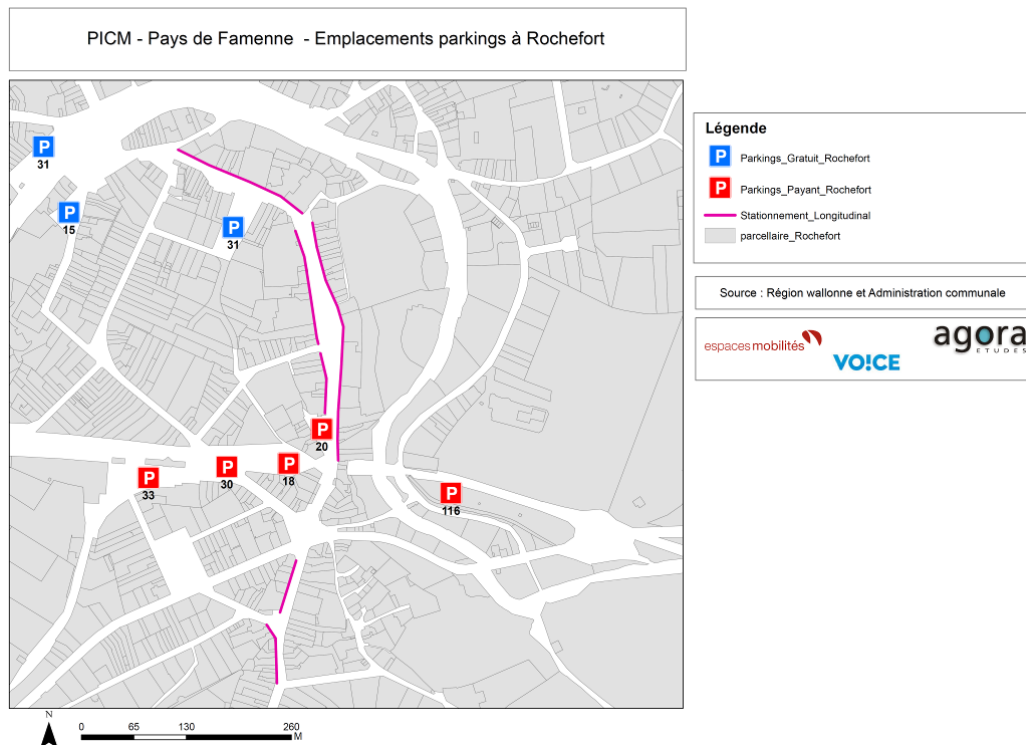
Rochefort a décidé d'instaurer le système du ¼ d'heure gratuit.

Dans le village de Han-sur-Lesse, le stationnement est majoritairement effectué en parking hors voirie mais il existe de longues sections longitudinales. La plus importante poche de parking est située autour de l'église. Là aussi le stationnement est payant. Les tarifs sont identiques à ceux du centre-ville de Rochefort.

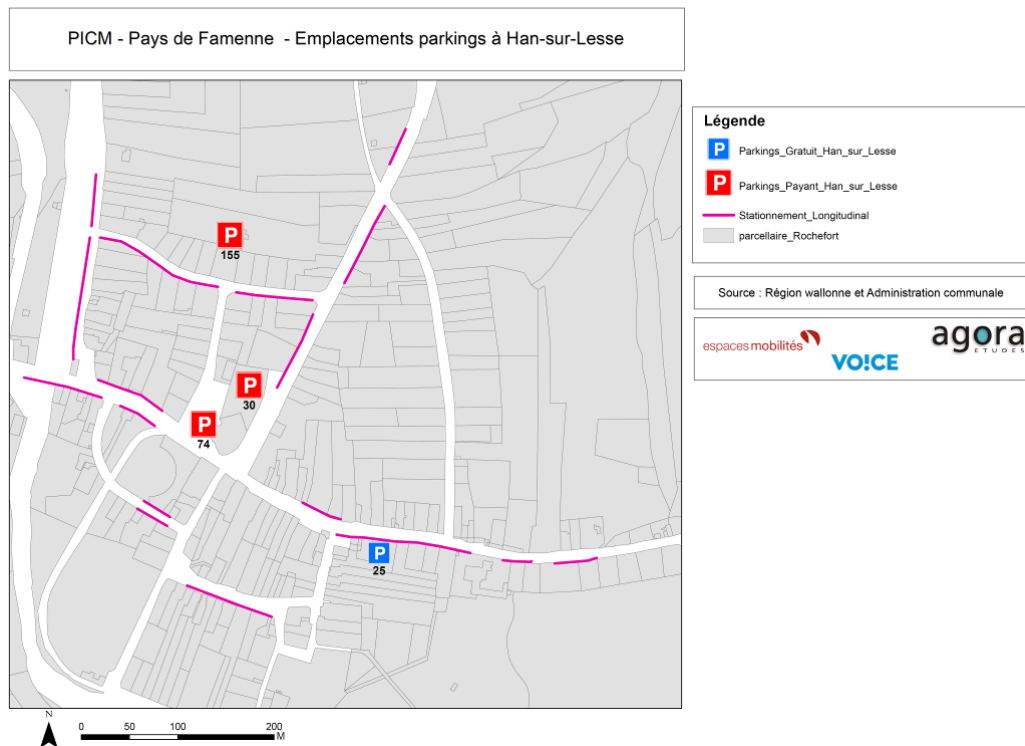
Au niveau de l'entité de Jemelle, excepté les parkings situés au niveau de la gare, le stationnement est de type longitudinal, côté talus sur l'avenue de Ninove (N86) jusqu'au pont ferroviaire. Le stationnement sur voirie est gratuit.

Les cartes ci-dessous représentent les parkings à Rochefort et à Han-sur-Lesse.

10.2.4.1 Parkings à Rochefort



10.2.4.2 Parkings à Han-sur-Lesse



10.2.5 Nassogne

La question du stationnement ne représente pas un problème aigu dans l'entité. Les centres des deux villages principaux offrent des espaces de parcage et les principaux équipements disposent également d'emplacements suffisants, à l'exception peut-être du point d'arrêt ferroviaire de Forrières.

En général, le stationnement est laissé libre sur les accotements. Ceci peut poser problème dans les villages traversés par des voies de circulation plus importantes car les piétons sont alors reportés sur la chaussée.

10.2.6 Erezée

Dans la commune d'Erezée, là aussi le stationnement ne pose pas de réel problème. Le stationnement est laissé libre le long de la chaussée.

10.2.7 Rendoux

Rendoux offre des espaces de parcage en face de la maison communale, le long de la rue de la Roche. Le parking n'est pas réglementé et dispose d'environ 200 places.

Par ailleurs, le stationnement est laissé libre sur les accotements. Ceci peut poser problème dans les villages traversés par des voies de circulation plus importantes car les piétons sont alors reportés sur la chaussée.

10.2.8 Somme-Leuze

A Somme-Leuze, la grande majorité du stationnement se fait le long de la chaussée au niveau des accotements. Il existe un parking d'une quinzaine de places situé rue de la Principauté.

Dans chaque village, de petites aires de stationnement sont présentes, exemples avec les villages de Heure, Bonsin, Noiseux et Sinsin.

- Heure : parking de l'école ;
- Bonsin : parking devant l'école ;
- Noiseux : parking devant l'église ;
- Sinsin : parking devant la salle des fêtes (rue Nestor Bouillon,11).

10.2.9 Stationnement pour les personnes à mobilité réduite

Il faut rappeler que la législation prévoit au minimum un emplacement réservé par zone de stationnement, et une place supplémentaire par tranche successive de 50 emplacements. Ceci est respecté dans la plupart des communes aux abords des administrations et principaux équipements publics.

10.3 La demande en stationnement

La présence de voitures dans les centres de l'entité du PICM reste un paramètre important de l'occupation de l'espace. En effet, le stationnement est une composante très importante de cette occupation : en moyenne, l'automobile stationne 23 heures sur les 24 heures de la journée, soit presque 96% du temps.

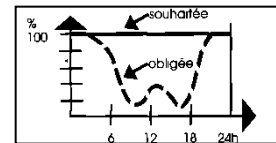
Le stationnement joue un rôle important dans la dynamique des centres de l'entité.

Il existe divers types de demandes qui ont le plus souvent une relation directe avec les activités économiques et sociales.

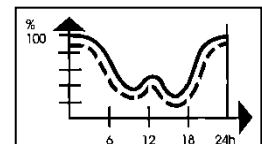
En période scolaire, nous différencions d'ordinaire les catégories suivantes:

- **Les résidents: habitants de la zone étudiée**

- Résidents fixes : ils n'utilisent pas leurs véhicules pendant la journée. Toutefois, si le stationnement est réglementé ou s'ils sont mal garés, ils doivent parfois déplacer leur véhicule même s'ils n'en ont pas besoin ;

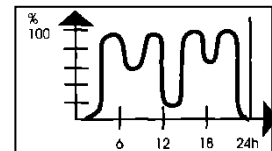


- Résidents mobiles : qui n'utilisent leurs véhicules qu'à un moment de la journée.

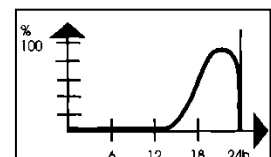


- **Les visiteurs : pour les commerçants, les entreprises, les équipements publics :**

- clients-visiteurs diurnes : ils ont des difficultés de trouver des places disponibles de courte durée ;

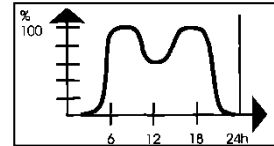


- clients-visiteurs du soir : par manque de places au centre, ils utilisent souvent des places des habitants en périphérie du centre.

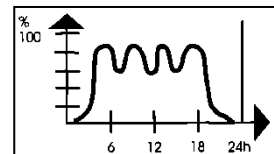


- **Les pendulaires : ayant un emploi dans / hors zone étudiée, employés, enseignants :**

- Pendulaires fixes : leurs déplacements sont concentrés aux heures de pointes du matin et du soir. Comme ils n'utilisent pas leur véhicule lors des heures de travail, Ils bloquent toute la journée des places du centre-ville ou proche de celui-ci ;



- Pendulaires mobiles : ils utilisent souvent leur véhicule dans le cadre de leur travail et ont des difficultés pour trouver des places publiques disponibles. Ils tournent beaucoup, voire stationnent souvent en illicite. Il leur manque des places de moyenne durée. On peut y intégrer la problématique des places de livraisons.



Selon leurs habitudes et leurs besoins, ils occupent l'espace à des périodes différentes de la journée. Ils ont aussi des besoins différents en matière de durée du stationnement, ce qui traduit également par une acceptation différente de la distance de marche vers le lieu de destination final : pour une course de 10 minutes, le besoin de proximité est primordial. Pour une présence d'une journée entière, une distance de marche de 400 m ne présente qu'un inconvénient mineur.

La durée du stationnement est donc un paramètre qui permet de bien discriminer entre les divers usagers, et permet de jouer avec l'utilité qu'ils ont pour le fonctionnement économique et social.

La forte pression du stationnement se ressent surtout le week-end, les jours fériés et durant les périodes de vacances. La vocation touristique explique cette pression. C'est pourquoi, nous avons étudié la situation la moins privilégiée à savoir la période touristique.

Nous invitons donc le lecteur à se reporter au chapitre sur le tourisme où la problématique de la demande de stationnement a été traitée.

En jour de semaine « normal », la présence de commerces, services et équipements génèrent également des besoins en accessibilité et en stationnement. Globalement la situation en journée de semaine ne pose pas énormément de problèmes sur le plan de la capacité des poches parkings (cf. Rochefort, Marche-en-Famenne, Barvaux). On remarque plutôt des pressions de stationnement en rue liées aux activités.

Dans la journée, on constate souvent des pratiques d'arrêt minute anarchique à proximité du lieu de destination (commerces, services...) alors que des poches de stationnement ou stationnement longitudinal tous proches offrent des possibilités de stationnement réglementaire.

SPW

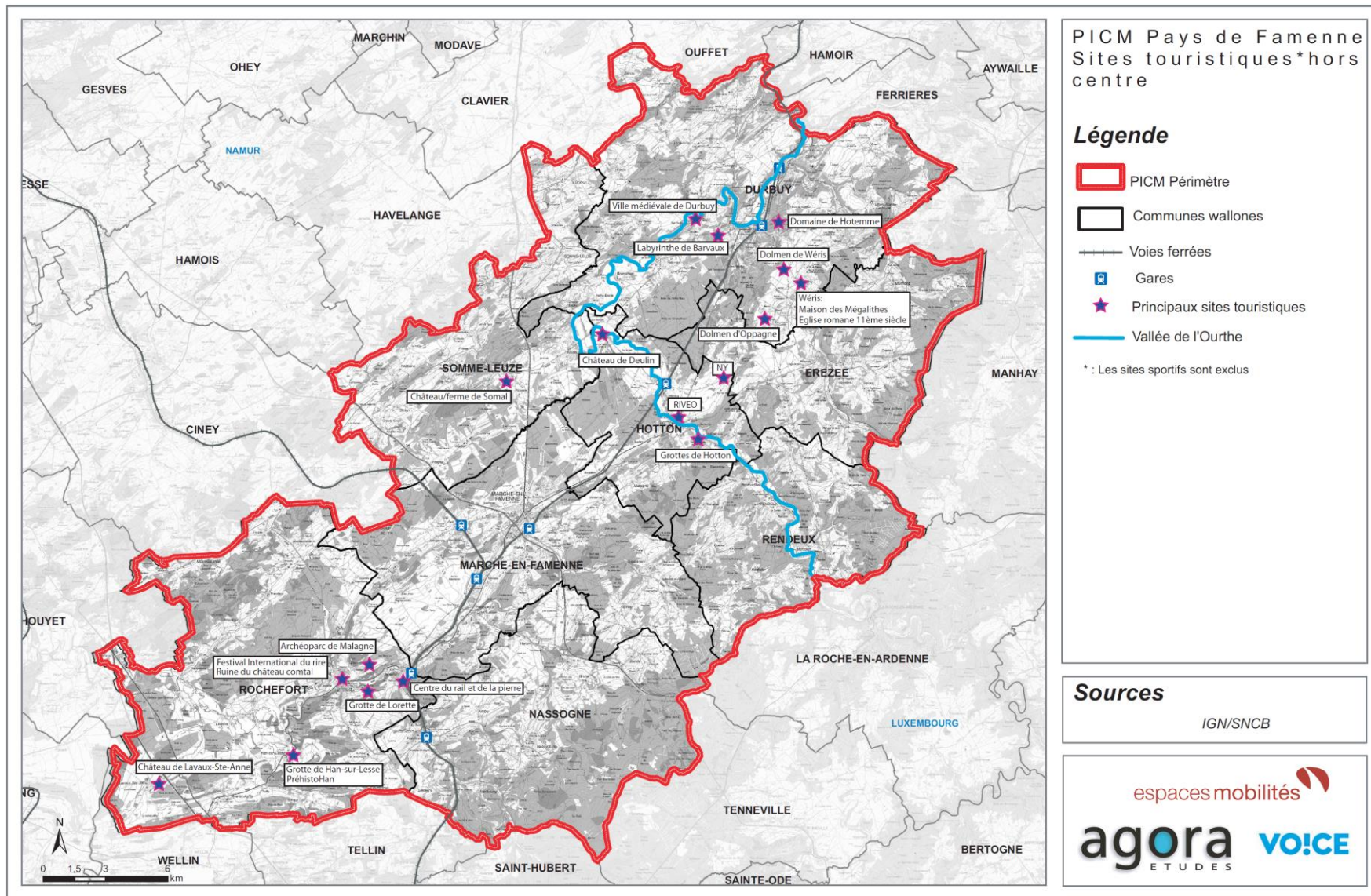
Communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux, Rochefort et Somme-Leuze

11 Le tourisme au sein du PICM

11.1 La répartition géographique des sites

La carte ci-dessous montre la répartition des sites touristiques dans le périmètre du PICM.

Nous avons ici répertorié les sites les plus emblématiques et attractifs du territoire. N'ont pas été cartographiés les sites sportifs et autres circuits nature et aventures.



11.2 L'accessibilité touristique des sites

La carte ci-dessous montre l'accessibilité des sites touristiques en transport en commun.

Mis à part les sites concernant le centre du rail et de la pierre et celui du Domaine de Hotemme qui sont situés à proximité des gares de Jemelle et de Barvaux, le reste des sites sont situés loin des gares.

L'accessibilité potentielle en bus est bonne pour les sites suivants :

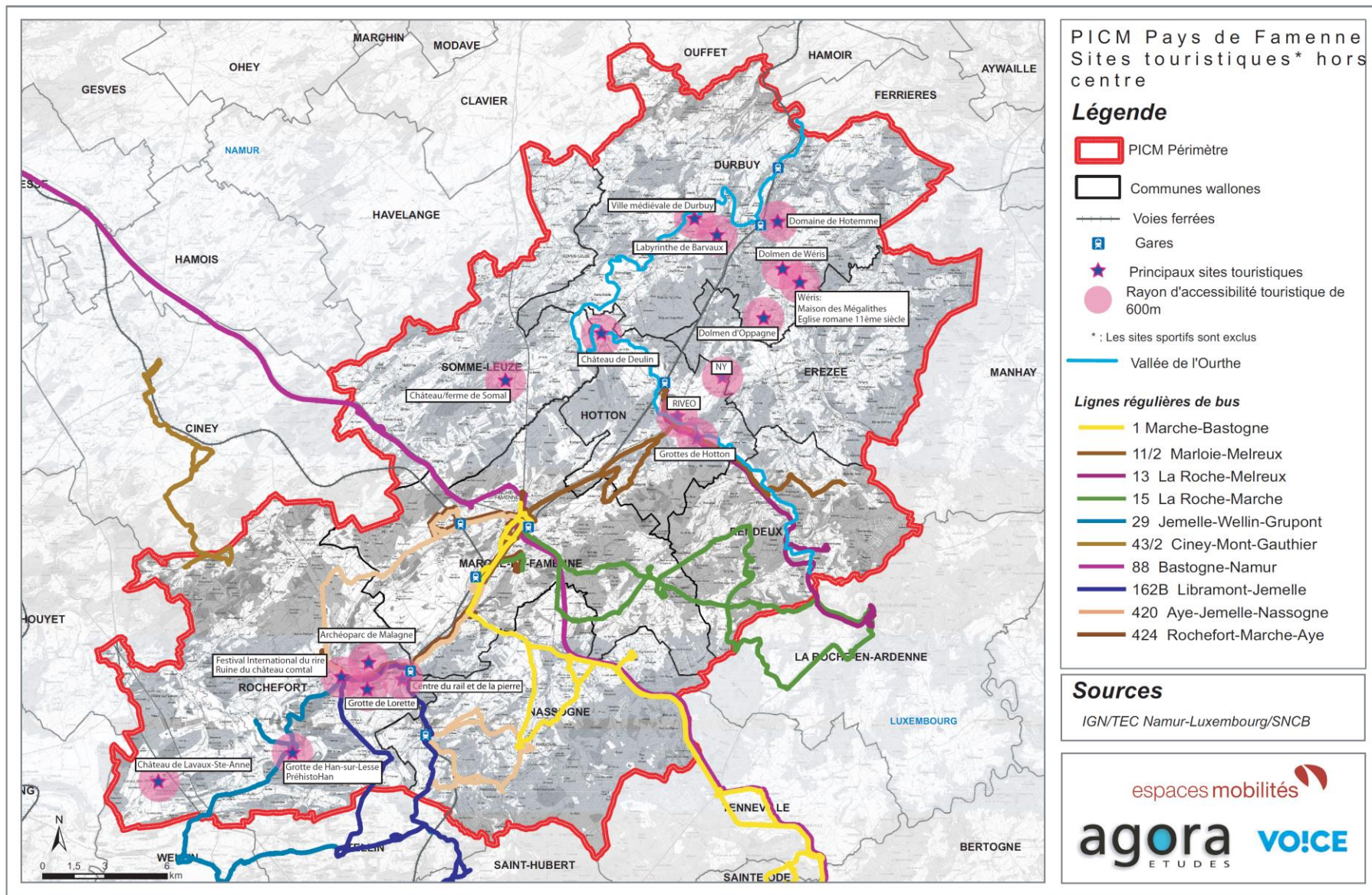
- Hotton
 - Rivéo ;
 - Les Grottes de Hotton

- Rochefort
 - Le centre du rail et de la pierre ;
 - L'archéoparc de Malagne ;
 - La grotte de Lorette ;
 - Le festival international du rire et la ruine du château comtal ;
 - La grotte de Han-sur-Lesse.

Cependant les horaires et fréquences des lignes en période touristique ne sont pas adaptés à la demande touristique.

Pour accéder aux autres sites touristiques la desserte en transport en commun est inexistante.

La pratique de mobilité touristique est l'utilisation prédominante de la voiture particulière permettant d'allier flexibilité dans le temps et facilité d'accès aux diverses attractions du territoire. Souvent plusieurs attractions sont cumulées dans la même journée.



11.3 Les caractéristiques du tourisme dans le PICM

Les communes de Durbuy, Hotton, Rendeux, Rochefort et Marche-en-Famenne reçoivent un nombre important de nuitées⁹.

Le tableau ci-dessous reprend le nombre de nuitées en 2011 pour l'ensemble des communes du PICM ainsi que pour les villes de Liège et de Vielsalm également importants pôles de nuitées.

| Communes | Nuitées Total |
|-------------------|---------------|
| Liège | 389.876 |
| Vielsalm | 350.242 |
| Durbuy | 349.113 |
| Rochefort | 87.714 |
| Rendeux | 59.336 |
| Hotton | 35.705 |
| Marche-en-Famenne | 24.702 |
| Somme-Leuze | 20.885 |
| Erezée | 9.233 |
| Nassogne | 8.988 |

Figure 31 : Nombre de nuitées en 2011 - StatBel

En 2011, la commune de Durbuy était la première destination touristique du PICM avec 349 113 nuitées. Au niveau régional, elle se classait au troisième rang derrière Liège et Vielsalm. La commune de Durbuy a de nombreux projets en cours ou à venir de réalisation d'hôtel ou chambre d'hôtes.

La seconde commune du PICM en termes de nuitées est Rochefort avec 87 714. La commune de Rochefort développe un tourisme spécialisé autour de la thématique « nature » pouvant avoir un impact international. Parallèlement, Rochefort possède un potentiel pour développer le tourisme culturel « haut de gamme ».

La vallée de l'Ourthe comme destination touristique est bien présente pour les communes de Rendeux et d'Hotton avec respectivement 59 336 nuitées et 35 705.

Marche-en-Famenne ne totalise que 24 702 nuitées pour l'année 2011. Les 21 000 nuitées en 2011 pour Somme-Leuze s'expliquent par la présence de sites touristiques à proximité du centre de l'entité et par la présence d'une offre importante et diversifiée d'hébergement.

Les communes d'Erezée et de Nassogne reçoivent un faible total de nuitées (inférieur à 10 000).

⁹ Nombre total de nuit passé par un client dans un établissement - INSEE

11.4 Impact de la saison touristique sur les voiries du PICM

Pour analyser cet impact, nous avons pris deux communes très différentes :

- Rochefort : croisement de voiries régionales primaires supportant un trafic de transit à l'année, un trafic de desserte lié à ses services et commerces, et marqué par une attractivité touristique importante.
- Erezée : commune à vocation rurale et résidentielle traversée par des axes régionaux secondaires, maquée par des déplacements domicile-travail et domicile-école à l'année et par une importante attractivité touristique (résidences secondaires).

11.4.1 Impact sur les voiries de Rochefort

Le graphique ci-dessous représente le profil type moyen du trafic circulant le week-end au cours de la saison estivale et celui circulant hors saison pendant la semaine.

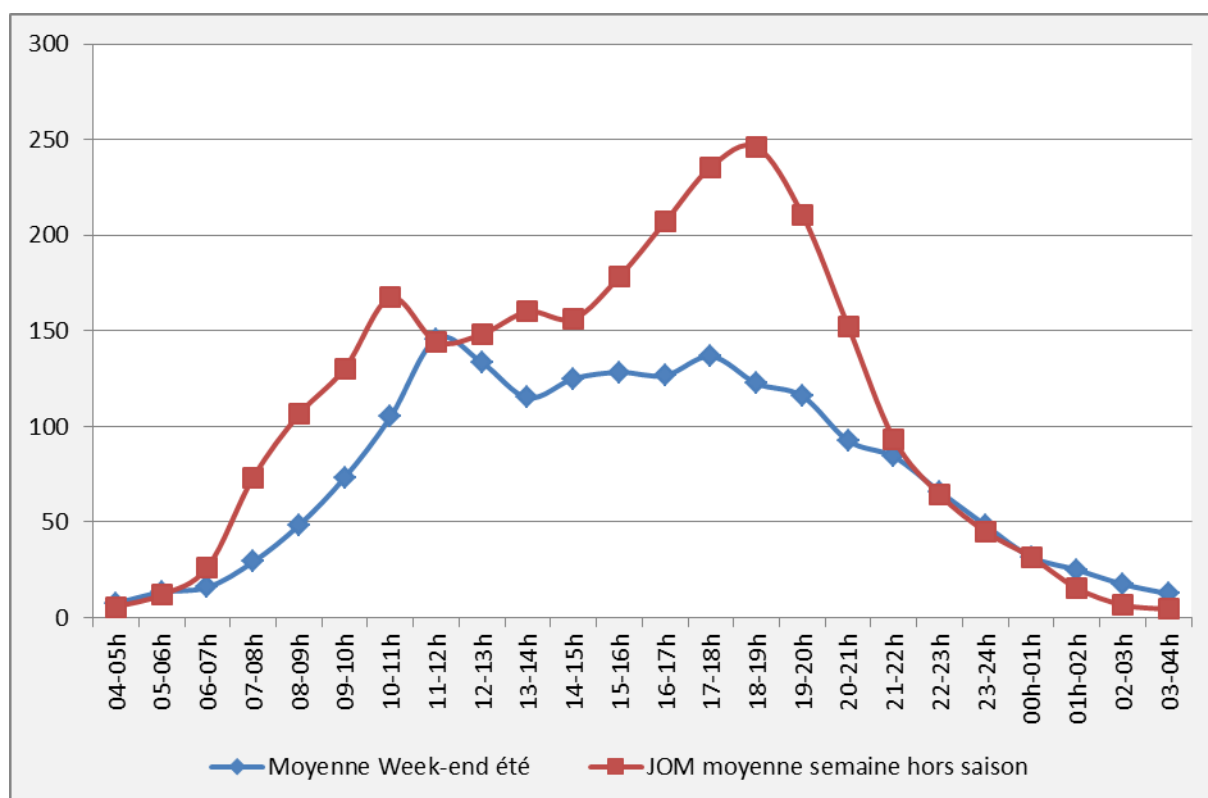


Figure 32 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique-Rochefort.

En moyenne, la forte différence entre trafic circulant hors saison et trafic estival s'explique par la présence des axes structurants N4, N63, N86 qui supportent un trafic de transit important à l'année et impacte donc sur la mobilité locale.

Néanmoins, on constate sur certaines voiries comme pour la N911 et sur certaines sections de la N86, que le trafic touristique est parfois supérieur au trafic hors saison. Les graphiques ci-dessous illustrent le propos.

Bien que lissée par la moyenne, on retrouve les pointes matin – soir dans le profil de courbe hors saison avec dans une moindre mesure une petite pointe à midi.

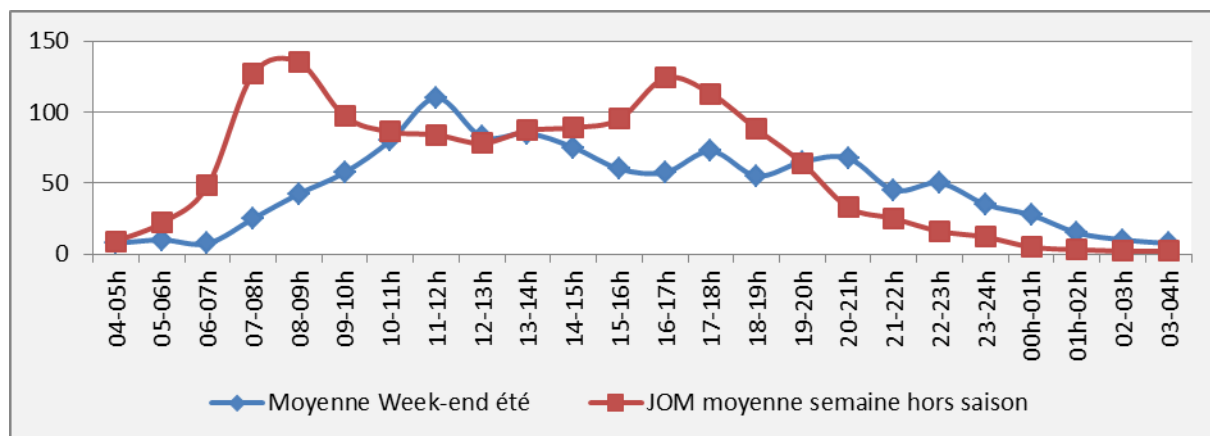


Figure 33 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique au niveau de la Bk 18.7 de la N91.

Le graphique ci-dessus représente le trafic circulant sur la N91 au niveau de la borne kilométrique 18,7. Le profil touristique se ressent par les pointes touristiques qui se situent en fin de matinée, vers 17h et jusqu'en début de soirée. Le trafic plus élevé en soirée peut s'expliquer par le fait que les automobilistes rejoignent l'autoroute E411. La pointe du soir est caractérisée par sa durée plus que par son amplitude.

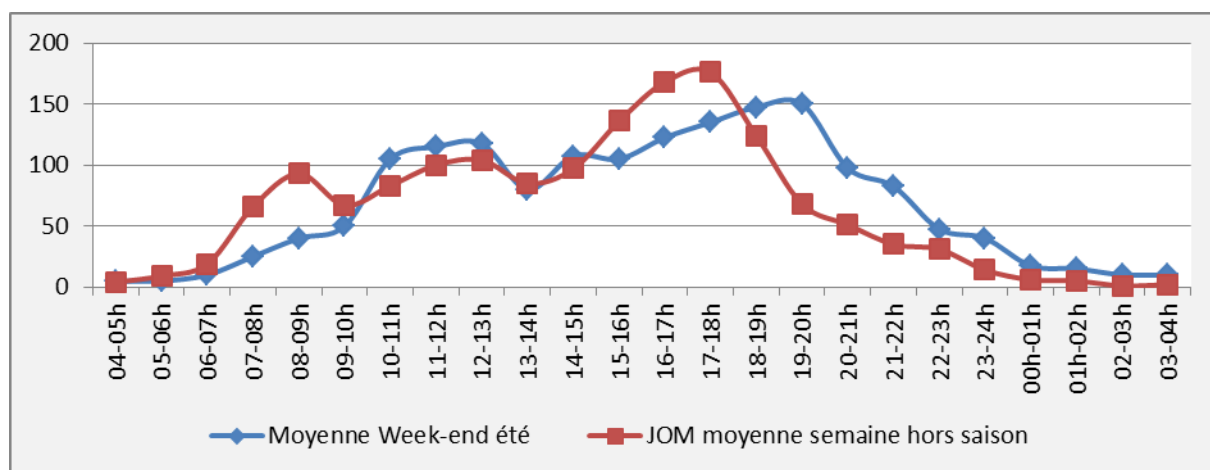


Figure 34 Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique au niveau de la Bk 52,9 de la N86.

Le second graphique représente le trafic circulant sur la N86 au niveau de la borne kilométrique 52,9. On remarque la présence de deux pointes en période touristique. La première se déroule en fin de matinée et la seconde commence vers 16h et se termine vers minuit. La pointe du soir est décalée dans le temps de deux heures environ par rapport à la pointe de semaine hors saison.

En début de soirée, la différence en faveur de la période touristique est de ± 80 evp contre une quinzaine d'evp pour la pointe du matin.

11.4.2 Impact sur les voiries d'Erezée

Le graphique ci-dessous représente le trafic circulant en moyenne le week-end pendant la saison estivale et celui circulant hors saison pendant la semaine.

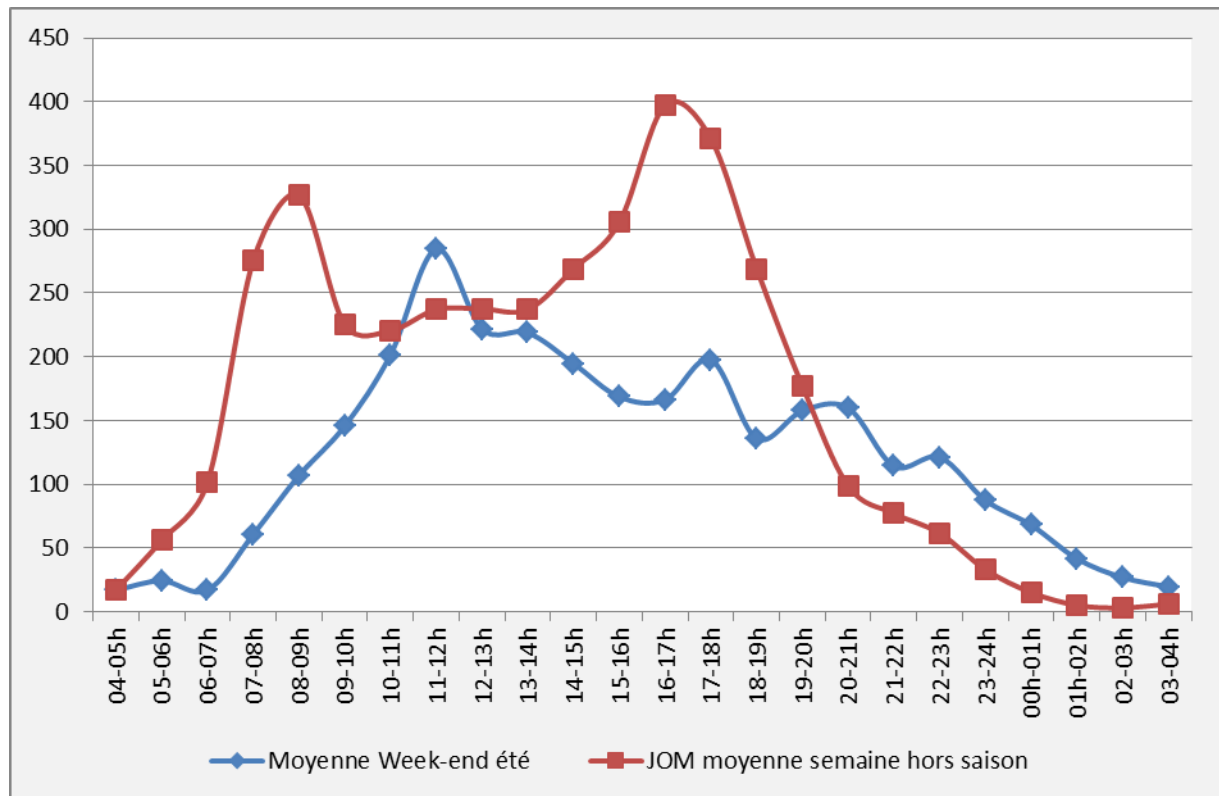


Figure 35 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique - Erezée

La tendance moyenne concernant les grands axes est identique que précédemment. Malgré l'impact des grands axes, on remarque qu'en fin de matinée et en début de soirée, le trafic touristique est supérieur au trafic hors saison. Par ailleurs, une pointe apparaît vers 17h bien que celle-ci soit de moindre importance qu'en période scolaire.

En revanche, pour les routes régionales moins importantes l'impact de la saison touristique est clairement marqué.

Le graphique ci-dessous illustre le propos pour la N841 au niveau de la borne kilométrique 10.

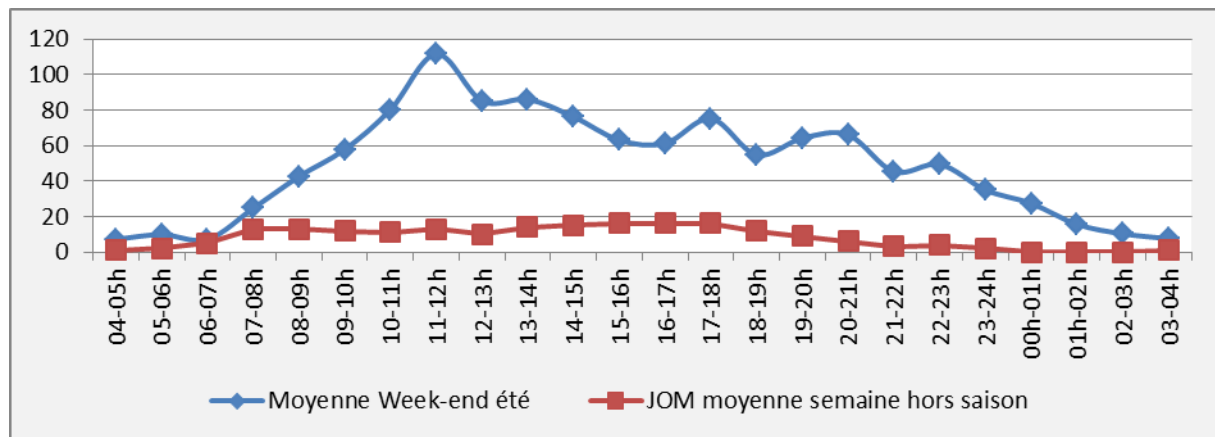


Figure 36 : Profil du trafic en période hors saison et pendant la période touristique au niveau de la Bk 10 de la N841

Le fort contraste entre le trafic au cours d'un week-end en période touristique et celui au cours d'une semaine hors saison s'explique par le fait que la N841 permet de rejoindre la ville de Durbuy depuis l'autoroute E25 via la N89 mais également la vallée de l'Ourthe et de l'Aisne et La Roche-en-Ardenne. Ces destinations sont très prisées en période touristique.

L'amplitude maximale est atteinte en fin de matinée avec une différence de 100 evp. D'une manière globale, la différence entre les deux périodes est de ± 50 evp.

11.4.3 Synthèse

La forte différence en faveur du trafic circulant hors saison se retrouve au niveau des communes étant desservies par des axes importants comme à Rochefort, à Marche-en-Famenne, à Hotton ou à Durbuy. Par ailleurs, les axes importants drainant des charges de trafic important toute l'année, la différence avec la période touristique est très faible.

La forte amplitude en faveur de la saison touristique se retrouve dans des communes étant desservies par des voiries de plus faible importance comme à Erezée, à Rendeux, à Nassogne, etc. Ces voiries de moindres importances sont essentielles en période touristique pour rejoindre certains lieux touristiques et les lieux de résidences secondaires ou d'hébergement. L'afflux conséquent de voitures peut engendrer des difficultés de circulation ou de stationnement temporaire dans certains centres de village.

Sur l'ensemble du PICM, la pointe touristique du matin a lieu vers 11h00 et la seconde commence à partir de 16h-17h et s'étale jusqu'en début de soirée. C'est une caractéristique des régions touristiques.

11.5 La demande de stationnement en période touristique

11.5.1 Constat général sur les communes du PICM

En période touristique, les catégories d'usagers présentes en période scolaire (et détaillées au chapitre 10 - stationnement) sont identiques mais les rapports entre elles sont différents.

La demande de stationnement en journée des résidents est plus faible qu'en période scolaire dans la mesure où certains sont en congés. La même dynamique est observée pour les pendulaires.

En revanche, la demande de stationnement pour les visiteurs en journée augmente fortement.

Pendant la période touristique, la distinction entre les visiteurs diurnes et ceux du soir sont moins évidentes.

Cette demande atteint son maximum en fin de matinée (11h-12h) puis elle diminue pour augmenter à nouveau en fin d'après-midi et en début de soirée.

Avant, 10h, la pression sur le stationnement et la charge des parkings sont souvent faibles.

Cela s'explique par le fait que la majorité des lieux touristiques et HoReCa n'ouvrent qu'à partir de 10h.

Bien que les communes les plus touristiques ont créées des aires de parcage répondant à cette demande, il n'est pas rare qu'à la pointe du matin, certains parkings connaissent un taux de saturation de 100% voire plus. Un taux de saturation supérieur à 100 indique qu'un certains nombres de véhicules sont garés de manière illicite.

Cela engendre donc une pression sur le stationnement pour les rues alentour qui peut être source de désagrément pour les habitants et qui impacte parfois sur la fluidité du trafic (exemple Han-sur-Lesse).

Les visiteurs occupent en général des places de courte-moyenne durée, permettant ainsi une certaine rotation.

En soirée et la nuit, il existe très peu de pression pour le stationnement dans les centres dans la mesure où les visiteurs parquent leurs véhicules sur leurs lieux de villégiature (gîtes, chambres d'hôtes, camping, etc...). La nuit, le stationnement en voirie est de nouveau accessible pour les résidents.

Si la fréquentation touristique d'un site peut être impactée par les aléas climatiques, ces mêmes aléas ont peu d'impact sur le taux de remplissage des parkings en centre-ville, d'autant plus lorsque que le centre-ville dispose d'une animation commerciale et d'une forte présence de l'HOReCa comme à Rochefort, Durbuy ou Marche-en-Famenne.

L'élément déterminant pour la fréquentation d'un parking est sa distance par rapport au lieu visité. Le type de réglementation du parking (payant, zone bleue, gratuit) ne semble pas intervenir en premier dans le choix du parking.

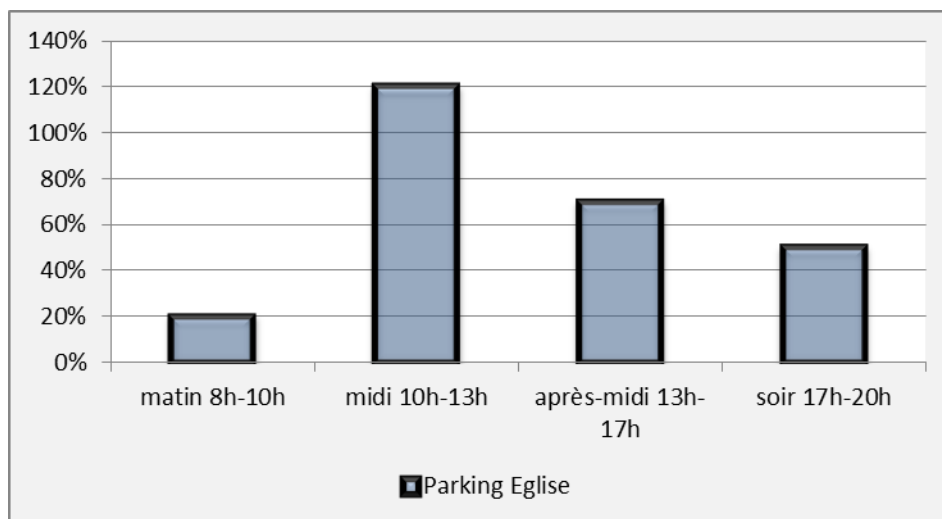
Les graphiques ci-dessous représentent la charge de stationnement pour certains parkings en période touristique pour les communes de Rochefort, Hotton et Durbuy.

11.5.2 Rochefort

- Han-sur-Lesse

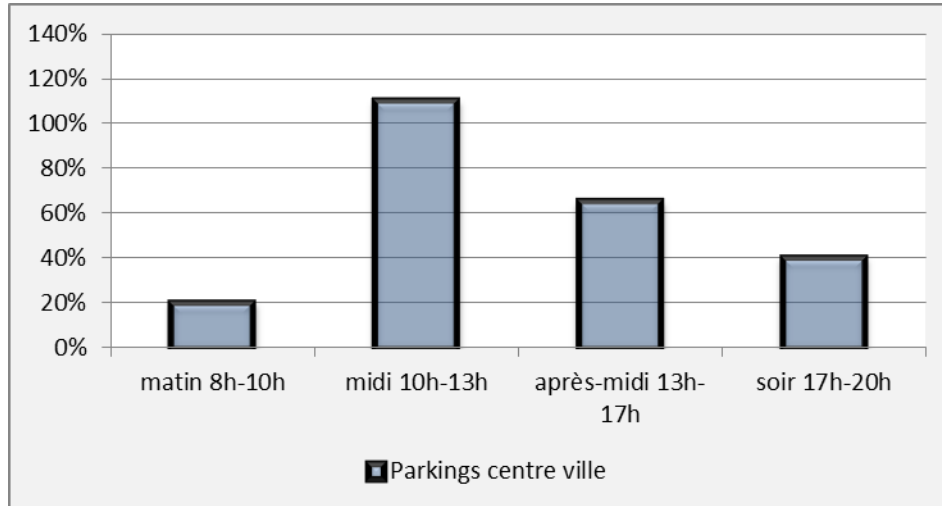
Le graphique représente l'évolution du stationnement pour le parking de l'Eglise (capacité 74 places).

Avant 10h, la charge du parking est insignifiante. Entre 10h et 13h, le parking est à sa capacité maximale voire la dépasse même d'une quinzaine de places. Au cours de l'après-midi et de la soirée, la charge du parking décroît pour atteindre 50% au cours de la soirée.



○ Rochefort centre

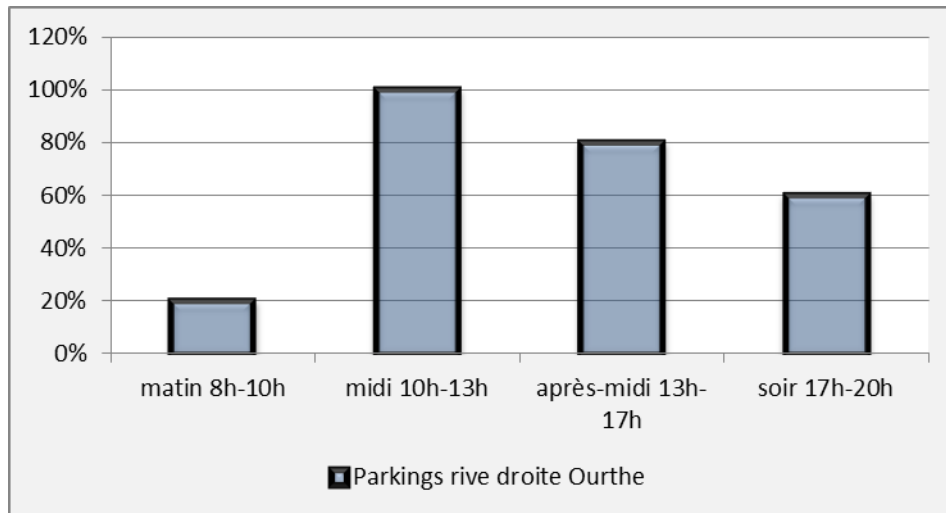
A Rochefort centre, le graphique représente l'ensemble les parkings du centre-ville. Le constat est identique à savoir que les parkings sont pleins et dépassent pour certains leurs capacités au cours de la période 10h-13h.



11.5.3 Hotton

A Hotton, le graphique reprend la charge des parkings de la rive droite de l'Ourthe (capacité de 160 places), excepté celui situé en zone bleue.

Avant 10h, les parkings sont peu utilisés comme le souligne le taux de charge de 20%. Pendant la période de midi, l'ensemble des parkings est plein et diminue peu au cours de l'après-midi. En soirée, le taux de charge est encore de 60% (présence HoReCa mais aussi riverains).

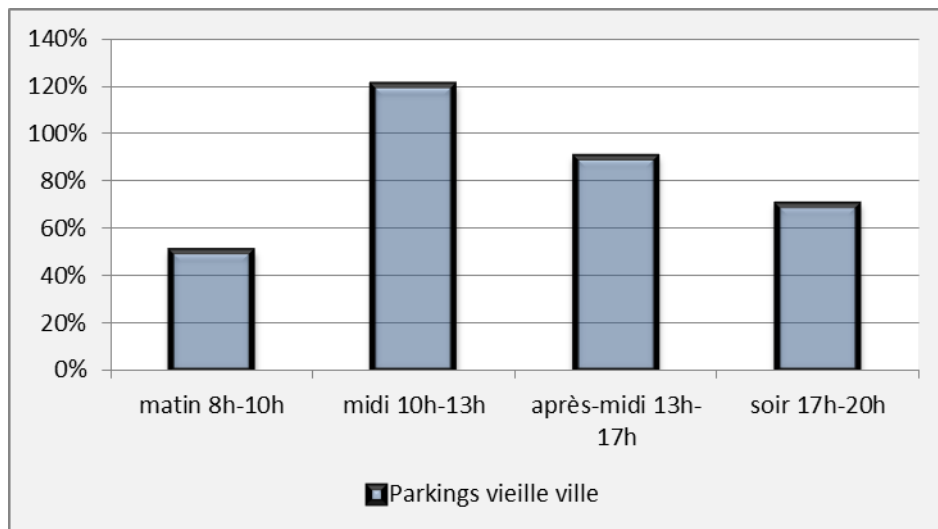


11.5.4 Durbuy – vieille ville

Le graphique représente l'ensemble des parkings payants de la vieille ville de Durbuy. N'est pas inclus le parking du Pré-Georis et celui du centre réservé aux commerçants.

Entre 8h et 10h, l'ensemble des parkings sont déjà remplis à 50%. Entre 10h et 13h, ils arrivent à saturation et dépassent même pour certains leurs capacités. Au cours de l'après-midi, la charge des parkings diminuent à peine (90%). Certains parkings, comme celui de la Place aux Foires est même complet jusqu'en fin d'après-midi.

L'animation commerciale et la présence de l'HoReCa expliquent que la charge des parkings reste supérieure à 60% le soir.



12 Sécurité routière

12.1 Introduction

Ce chapitre abordera la thématique de la sécurité routière, notamment les statistiques d'accident et de vitesse, sur les 8 communes. Les 8 communes sont partagées sur 3 zones de police :

- Zone de police Famenne-Ardenne avec les communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne et Rendeux.
- Zone de Police Lesse et Lhomme qui comprend la commune de Rochefort
- Zone de Police Condroz-Famenne qui inclue Somme-Leuze

Le type de données récoltées et leurs traitements varient donc selon les zones de police.

12.2 Les accidents

Nous traitons dans ce chapitre les données concernant les accidents avec lésions corporelles. Quelques précisions sur ces données ci-dessous :

Nombre d'accidents

Un accident entre deux usagers de la route ou plus est considéré comme un seul accident. Seuls les accidents ayant eu lieu sur la voie publique et ayant fait des morts ou des blessés sont comptabilisés dans les statistiques ci-dessous. Ne sont donc pas pris en compte : les collisions et les accidents sur terrain privé ou survenus lors de compétitions sportives.





Accidents avec lésions corporelles

- Blessé léger (BL) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et à laquelle ne s'appliquent pas les qualificatifs de blessé grave ou de blessé mortellement
- Blessé grave (BG) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite une hospitalisation de plus 24 heures
- Tués 30 jours (DCD) : Toute personne décédée sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de l'accident.

12.2.1 Zones à risque 2006-2010 (SPW)

Les accidents corporels font l'objet d'un constat de la police. Ces constats sont informatisés et centralisés à la police fédérale afin de former une base de données statistique officielle, uniforme et complète. C'est à partir de ces informations qu'est calculé l'indice d'insécurité quinquennal.

L'indice permet de déceler et circonscrire précisément les zones de concentrations récurrentes d'accidents corporels de la circulation. L'indice et sa représentation cartographique ont pour objectif de déterminer les zones récurrentes et localisées de concentrations d'accidents afin de fixer des priorités dans la réalisation des travaux de sécurisation. Les travaux routiers s'inscrivant dans le long terme, la détermination des zones de concentration d'accidents et ensuite l'évaluation des travaux se font sur le long terme.

| | Classe d'indice | Abréviation | Dénomination |
|---|-----------------------|-------------|--|
|  | --- | --- | Non déterminé |
|  | $0 \leq I \leq 1,1$ | ZN | Zone neutre, sans concentration d'accidents |
|  | $1,2 \leq I \leq 2,3$ | ZMR | Zone à moyen risque (ZMR), à moyenne concentration d'accidents |
|  | $2,4 \leq I$ | ZHR | Zone à haut risque (ZHR), à forte concentration d'accidents |

Sur le territoire du PICM, les seuls tronçons considérés comme zone à risque moyen sont sur Marche-en-Famenne et Hotton.



12.2.2 Zone de police Famenne – Ardenne

Les données disponibles portent sur les accidents avec lésions corporelles pour les années 2010 et 2011 sur les communes de Durbuy, Erezée, Hotton, Marche-en-Famenne, Nassogne et Rendeux.

12.2.2.1 Nombre d'accidents

Année 2010

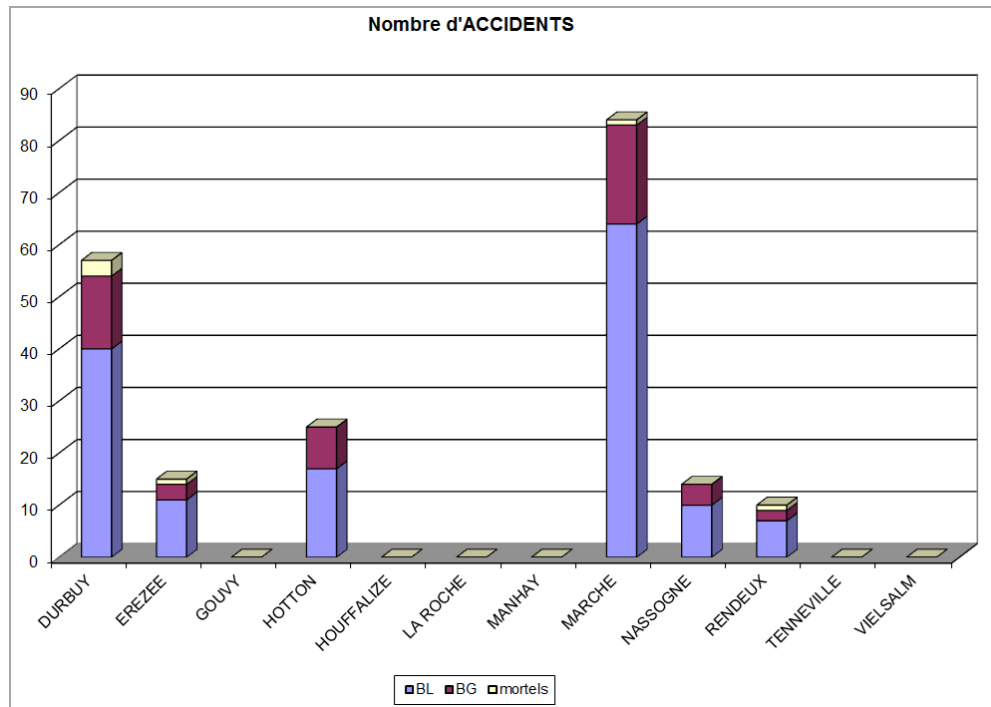


Figure 37 : Nombre d'accidents en 2010

Année 2011

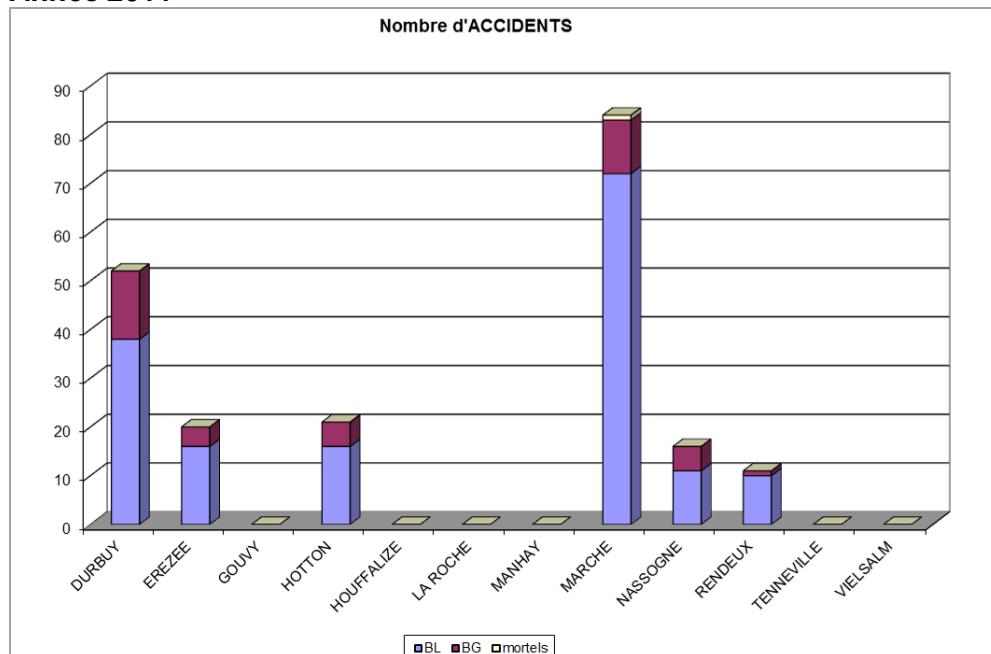


Figure 38 : Nombre d'accidents en 2011

Le nombre d'accidents a peu évolué entre 2010 et 2011. Les communes connaissent néanmoins une très légère baisse exceptés Rendeux et Erezée qui au contraire montrent une augmentation. Erezée a connu finalement en 2011 le même nombre d'accidents que la commune de Hotton.

Le point positif est par contre la diminution en 2011 de la gravité des accidents et surtout du nombre d'accidents mortels.

12.2.2.2 Gravité des accidents

Ci-dessous une analyse de la gravité des accidents selon les communes pour les années 2010 et 2011.

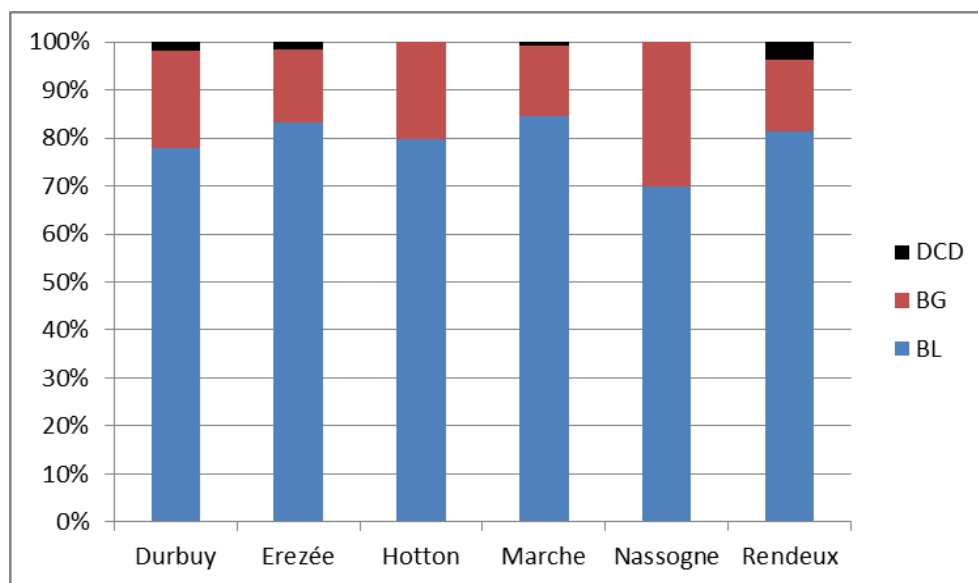


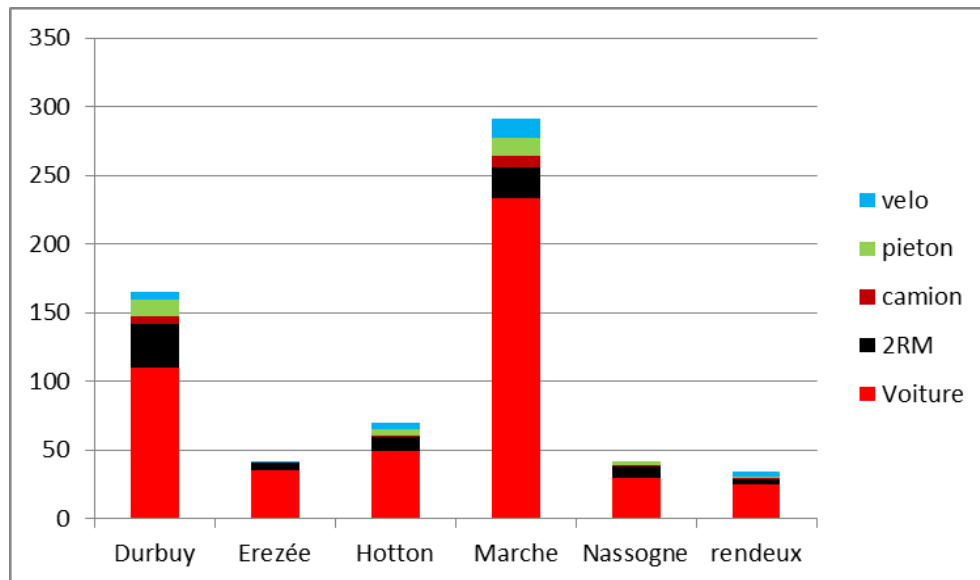
Figure 39 : Gravité des accidents par commune

Toutes les communes sont dans les mêmes proportions, avec de 70 à 80% de blessés légers. On peut signaler cependant une proportion un peu plus importante de blessés graves sur Durbuy et Nassogne.

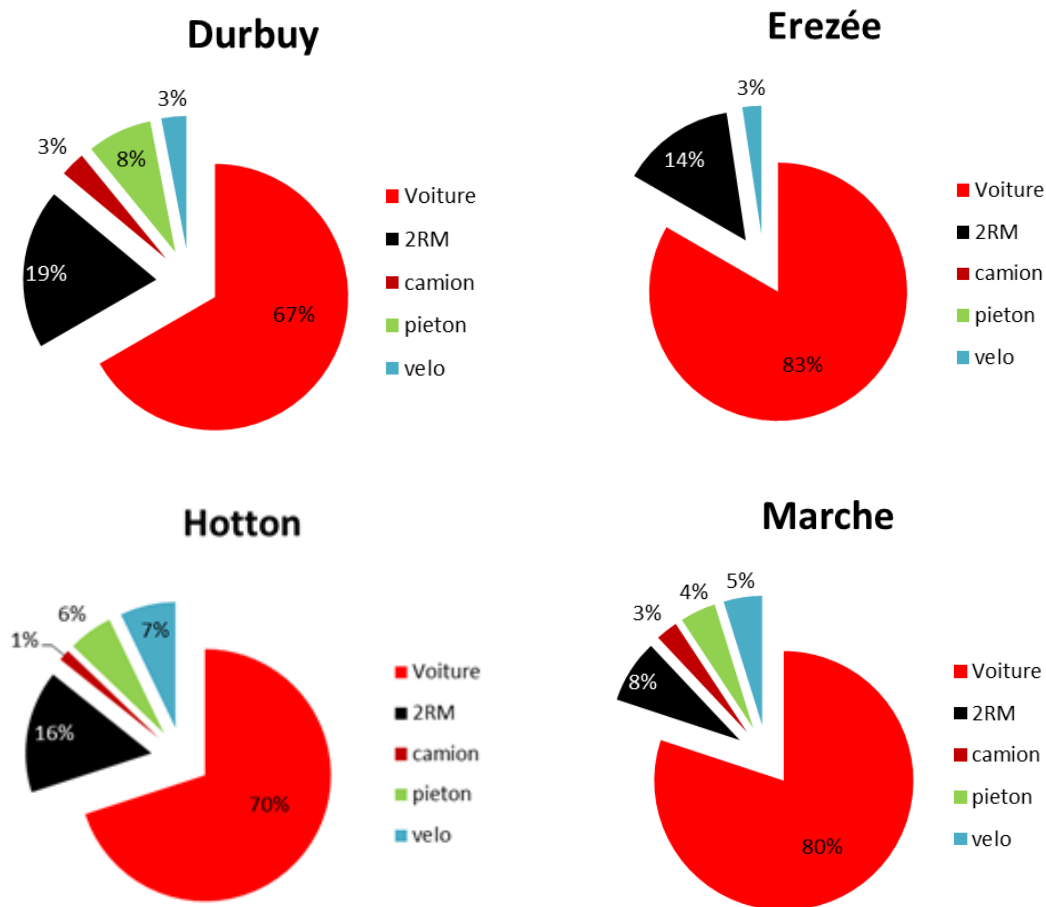
La proportion de personnes décédées dans un accident sur Rendeux peut paraître importante, mais c'est dû au nombre peu élevé d'accident sur la commune. A noter aucun accident mortel sur la commune de Hotton ces deux dernières années.

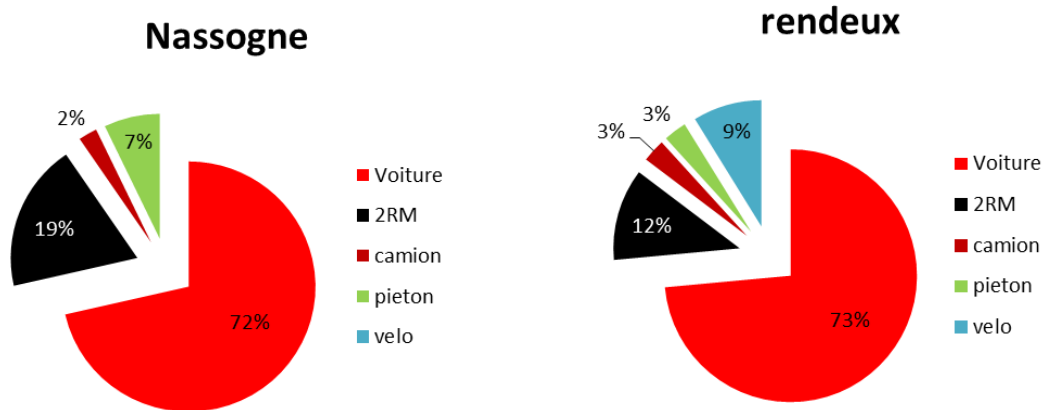
12.2.2.3 Type d'utilisateur impliqué

Ci-dessous la répartition du type d'utilisateur impliqué dans les accidents pour les années 2010 et 2011.



Sans surprise, la voiture et les 2 roues motorisées sont impliquées dans la grande majorité des accidents.

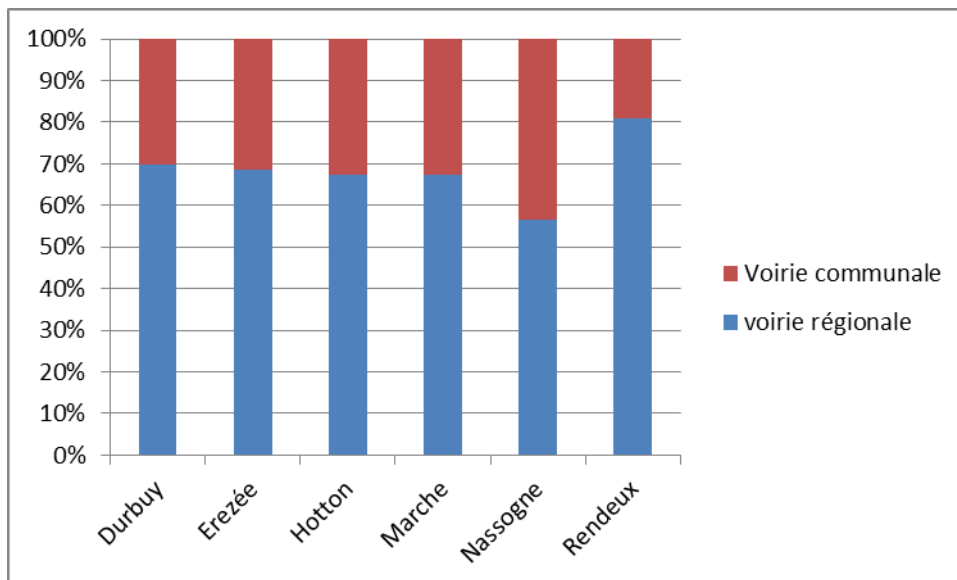




- Proportion importante des 2 roues motorisées dans les accidents sur toute les communes et particulièrement sur Durbuy
- Proportion significative de vélo impliquée sur Rendeux et Hotton
- Point très positif sur Erezée où aucun piéton n'est impliqué dans les accidents contrairement à Durbuy où la proportion est importante surtout vu le nombre global d'accident sur la commune
- De manière générale, les camions sont assez peu concernés

12.2.2.4 Répartition selon le type de voirie

La répartition des accidents entre les voiries communales et régionales peut être légèrement faussée selon la méthode d'encodage dans le cas d'accidents à des croisements entre les deux types de voiries.



Comme souvent, la majorité des accidents avec lésion corporelle se déroule sur les voiries régionales, qui supportent un trafic important à des vitesses plus élevées.

Si la moyenne est d'environ 70% d'accident sur voirie régionale, les communes de Rendeux et de Nassogne se démarquent légèrement. A Rendeux, 80% des accidents sont sur voirie régionale alors qu'à Nassogne cela s'équilibre.

12.2.2.5 Localisation des accidents et points noirs

A partir des données accident avec lésion corporelle de 2010 et 2011, nous avons localisé les voiries les plus accidentées. Nous avons également localisé, grâce aux propos recueillis lors de groupes de travail et aux observations de terrain, certains lieux qui semblent dangereux ou qui provoquent un sentiment d'insécurité. Ces deux sources de données se recoupent régulièrement et nous donne une vue assez complète et pertinente du territoire.

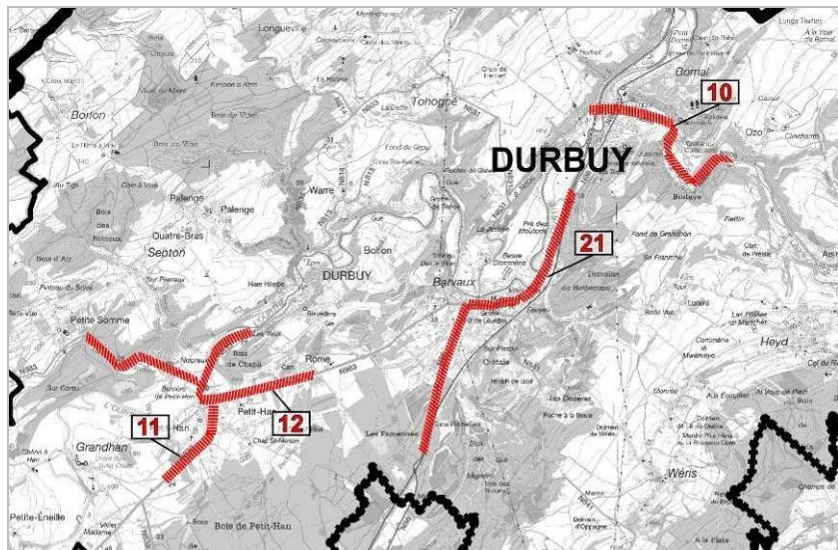
Au niveau supra communal, les nombreuses voiries régionales amènent des problèmes de sécurité, ont des sections dégradées et n'ont pas toujours le gabarit pour supporter le passage de poids lourds (PL).

Durbuy

| Voiries | Nbre accidents |
|---------|----------------|
| N86 | 25 |
| N983 | 13 |
| N806 | 13 |
| N833 | 13 |

ci-contre, les tronçons comportant la plus grande densité d'accidents.

Les traversées de Petit-Han, Barvaux et Bomal sont concernées.



Les lieux ressentis comme insécurisants :

- Traversée de Rome : vitesse élevée et présence de « Durbuy Adventure »



- Traversée de l'Aisne : vitesse élevée et passage de Poids-lourds



Erezée

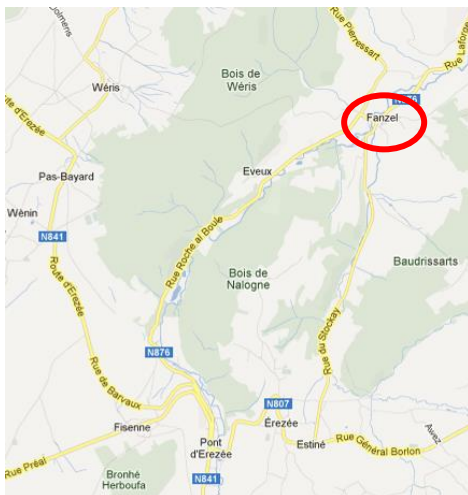
| Voies | Nbre accidents |
|-------|----------------|
| N807 | 10 |
| N86 | 8 |

Ci-contre, le tronçon comportant le plus d'accident sur la N807 qui se situe au niveau du Pont d'Erezée.

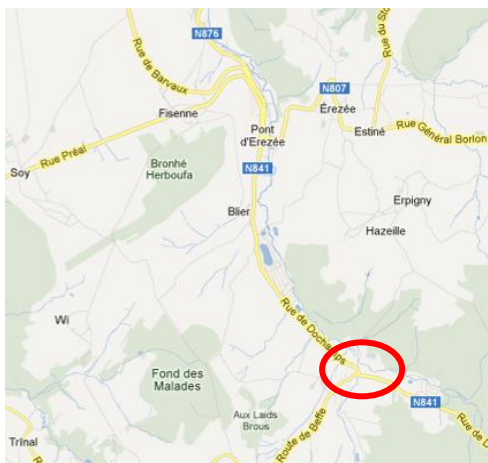


Les pts ressentis comme les plus insécurisant :

- Fanzel : cœur de village dangereux (rue de l'Aisne)



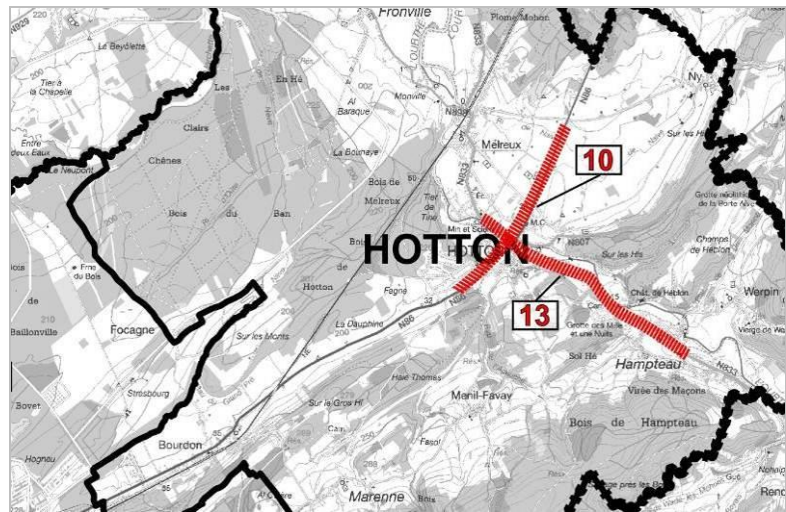
- Traversée d'Amonines (route de Beffe)



Hotton

| Voiries | Nbre accidents |
|---------|----------------|
| N86 | 12 |
| N833 | 14 |

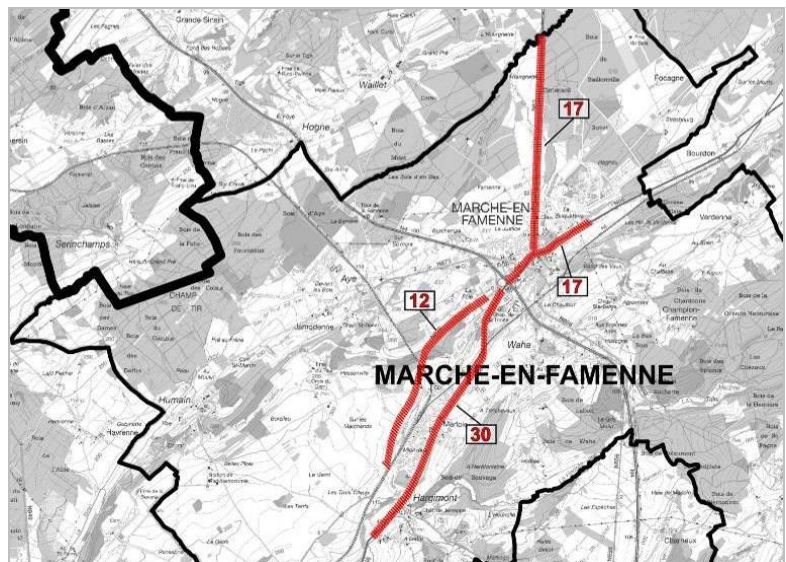
Les tronçons comportant la plus grande densité d'accidents traversent Hotton centre et le village d'Hampteau.



Marche en Famenne

| Voiries | Nbre accidents |
|---------|----------------|
| N63 | 17 |
| N836 | 13 |
| N86 | 53 |
| N888 | 8 |

De nombreux accidents sur Marche comparé aux autres communes mais qui s'expliquent notamment par l'importance des voiries traversant le territoire et la densité de circulation nettement plus conséquente



Le carrefour N888 au Quatre Bras de Lignièrès est ressenti comme dangereux par le manque de visibilité et la vitesse élevée pratiquée.

**Nassogne**

| Voiries | Nbre accidents |
|---------|----------------|
| N889 | 8 |
| N849 | 5 |

Pas de tronçon fortement accidenté excepté la N889. Beaucoup d'accidents de motos à travers les bois. Le kilomètre 6 de la RN889 est connu comme le point noir de la commune pour les motos : il s'agit d'un virage au cœur de la traversée du massif boisé de Saint-Hubert.



Par contre, de nombreux lieux sont ressentis comme insécurisants sur la commune :

- Croisements à Forrières

*N889 et N849**N889 et la rue de Lesterny*

+ Carrefour de la N849 et de la rue de la Colline (entrée du village)

- La liaison entre Grune et la RN4 est problématique. La rue du Moustier étant étroite, sinueuse et empruntée par un trafic parasite a été interdite à toute circulation locale. L'accès par la rue de Centre débouche sur un accès extrêmement dangereux sur la RN4 : pour tourner à gauche, il faut traverser les deux bandes de circulation vers Bastogne.



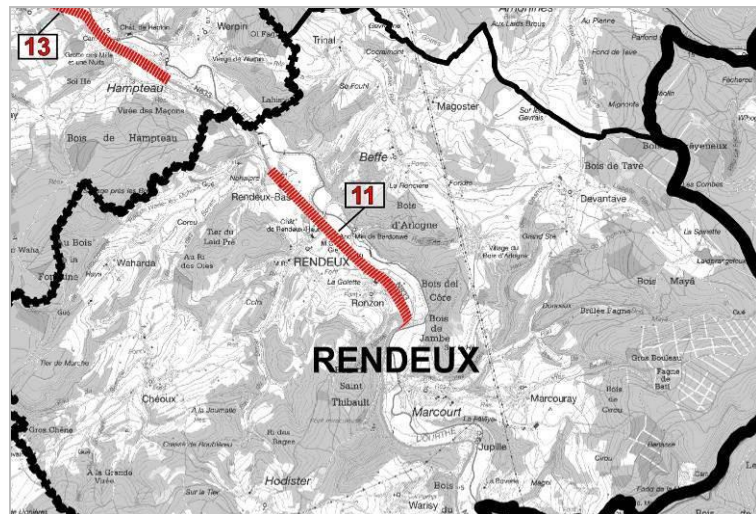
- Carrefour à Hédrée (sortie vers RN4) : Route de Bastogne (N856) - Rue du Poteau



Rendeux

| Voiries | Nbre accidents |
|---------|----------------|
| N833 | 11 |
| N888 | 6 |

Pas de tronçon fortement accidenté excepté la N833 au niveau de la traversée de Rendeux-Bas et Rendeux.



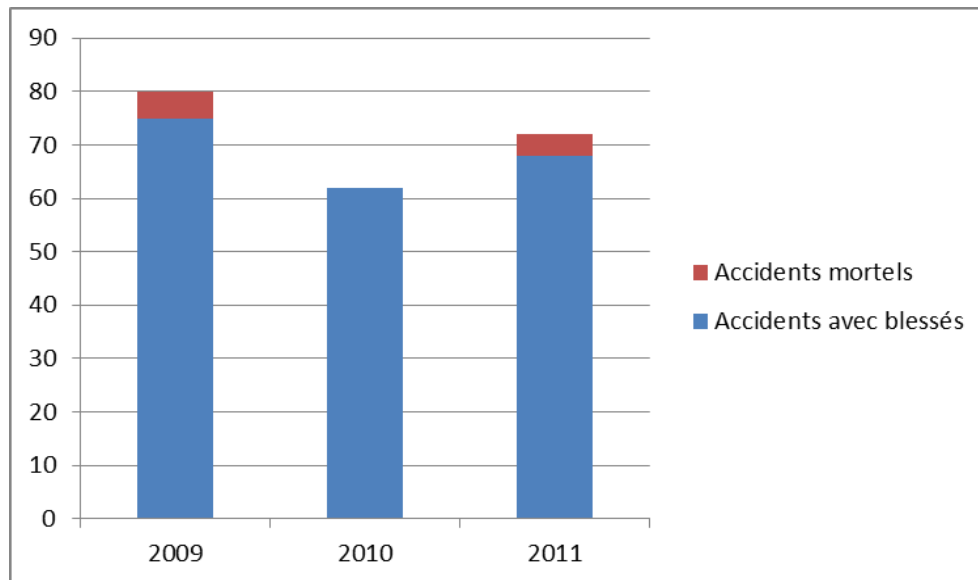
Le carrefour N888 au Quatre Bras de Gênes est ressenti comme dangereux par le manque de visibilité et la vitesse élevée pratiquée.



12.2.3 Zone de Police Lesse et Lhomme

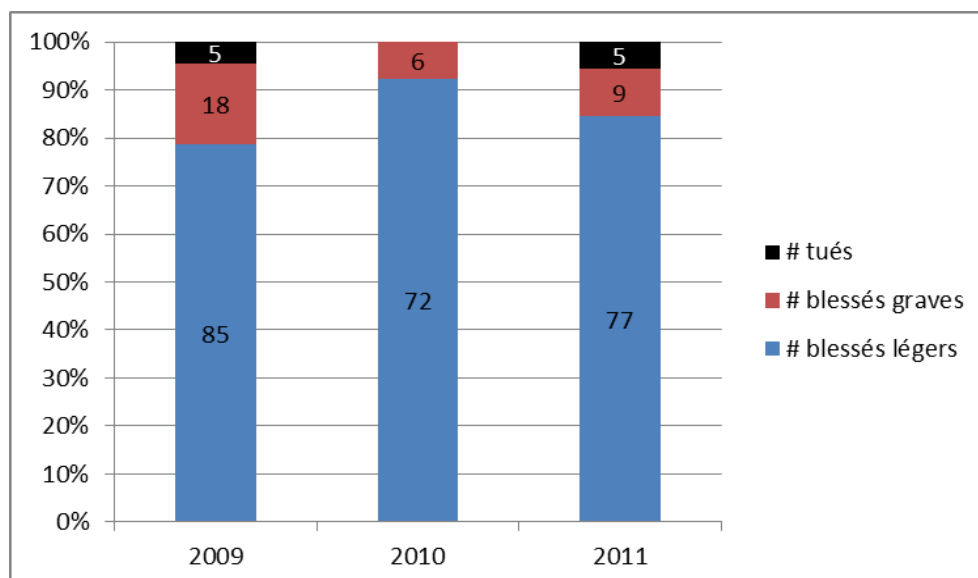
Les données disponibles portent sur les accidents avec lésions corporelles (LC) pour les années 2009, 2010 et 2011 sur la commune de Rochefort.

12.2.3.1 *Nombre d'accidents*



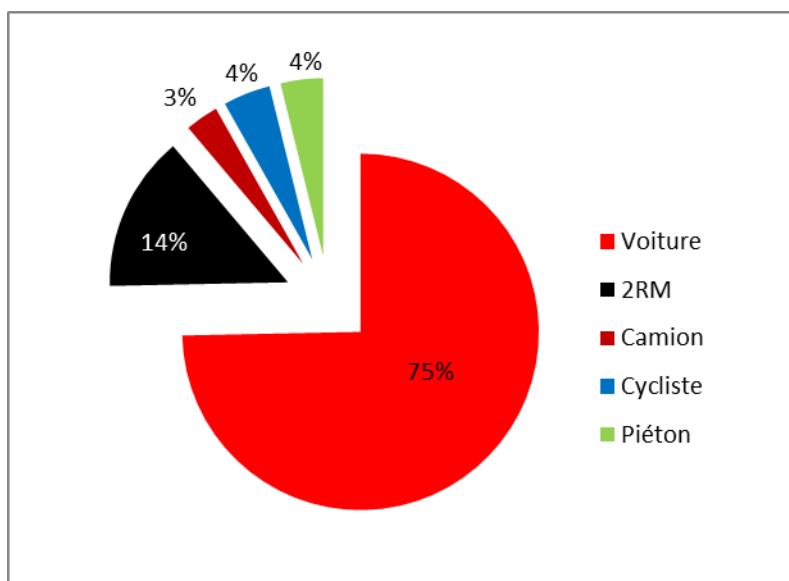
Le nombre d'accidents sur Rochefort est le plus élevé du territoire du PICM après Marche-en-Famenne, ce qui s'explique évidemment en partie par l'importance du réseau routier et du flux de véhicules sur ces deux communes. La situation varie beaucoup selon les années avec néanmoins une tendance progressive vers une baisse du nombre d'accidents avec LC.

12.2.3.2 *Gravité des accidents*



Proportions de 80 à 90% de blessés légers ce qui est un meilleur taux que pour les autres communes. Par contre, le nombre d'accidents mortels sur Rochefort reste important même si cela varie énormément selon les années.

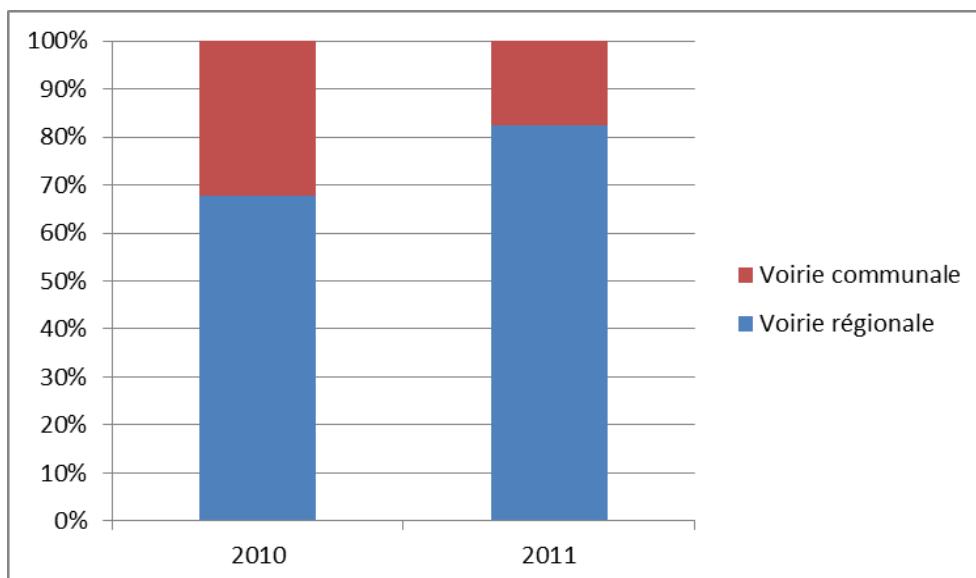
12.2.3.3 Type d'utilisateur impliqué



Comme pour les autres communes, la voiture et les 2 roues motorisées sont impliquées dans la grande majorité des accidents. Avec 8%, la proportion d'utilisateurs faibles impliqués dans des accidents reste néanmoins significative.

12.2.3.4 Répartition selon le type de voirie

La répartition des accidents entre les voiries communales et régionales peut être légèrement faussée selon la méthode d'encodage dans le cas d'accidents à des croisements entre les deux types de voiries.



La majorité des accidents avec lésion corporelle se déroule évidemment sur les voiries régionales, qui supportent un trafic important à des vitesses plus élevées. A noter une diminution du nombre d'accidents sur voiries communales ces dernières années.

12.2.3.5 Localisation des accidents

A partir des données accident avec lésion corporelle de 2010 et 2011, nous avons localisé les voiries les plus accidentées.

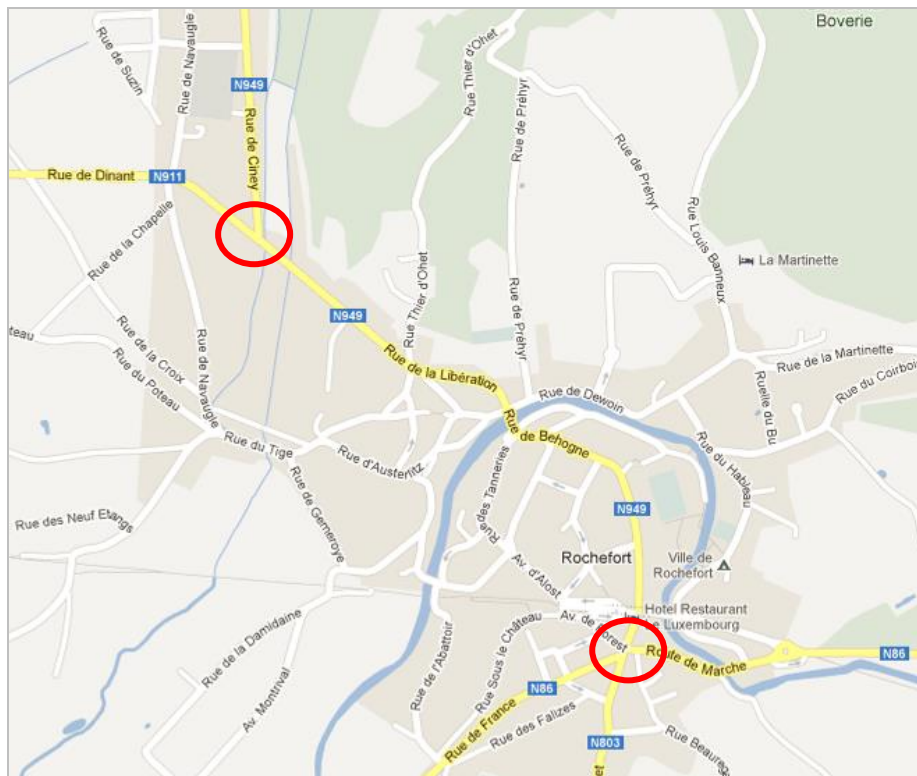
| Voies | Nbre accidents |
|-------------------------|----------------|
| N86 | 33 |
| N949 - Rochefort (N86) | 9 |
| Avenue de Ninove | 6 |
| Rue de France | 4 |
| N949 | 26 |
| Rue de Behogne | 5 |
| Rue de Haid | 5 |
| Rue de la Libération | 6 |
| N911 | 15 |
| N911 - Rochefort (N949) | 9 |
| Rue de Dinant | 6 |
| N803 | 10 |
| Rue Jacquet | 4 |
| Rue de Rametenne | 4 |

Les analyses des données ont mis en évidence 4 voiries régionales importantes et en particulier la N86 et la N949.

La densité d'accidents diffère beaucoup sur ces axes selon les sections. Les sections les plus accidentogènes ont donc été repris dans le tableau ci-contre.

Ci-dessous les 2 carrefours les plus accidentogènes ces deux dernières années. Ils se situent tous les deux dans le centre de Rochefort.

Tableau 33 : Localisation des accidents à Rochefort



Carrefour N949 - N86

Il s'agit d'un carrefour à plusieurs bras assez complexe et qui constitue un point névralgique du réseau routier à Rochefort.



Carrefour N911 - N949

Carrefour large connaissant un trafic important à vitesse élevée



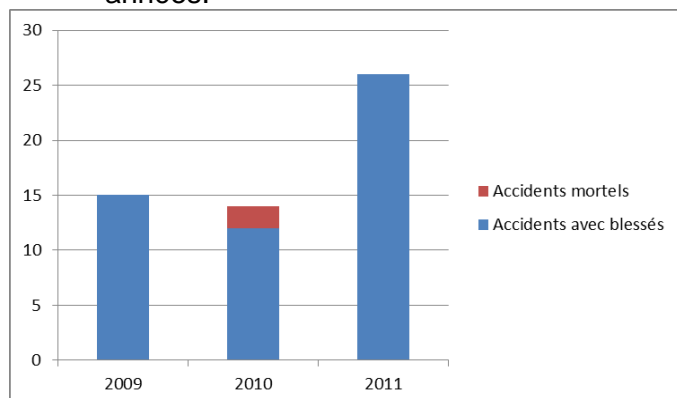
12.2.4 Zone de Police Condroz-Famenne

Les données disponibles portent sur les accidents avec lésions corporelles (LC) pour les années 2009, 2010 et 2011 sur la commune de Somme-Leuze.

12.2.4.1 *Nombre d'accidents*

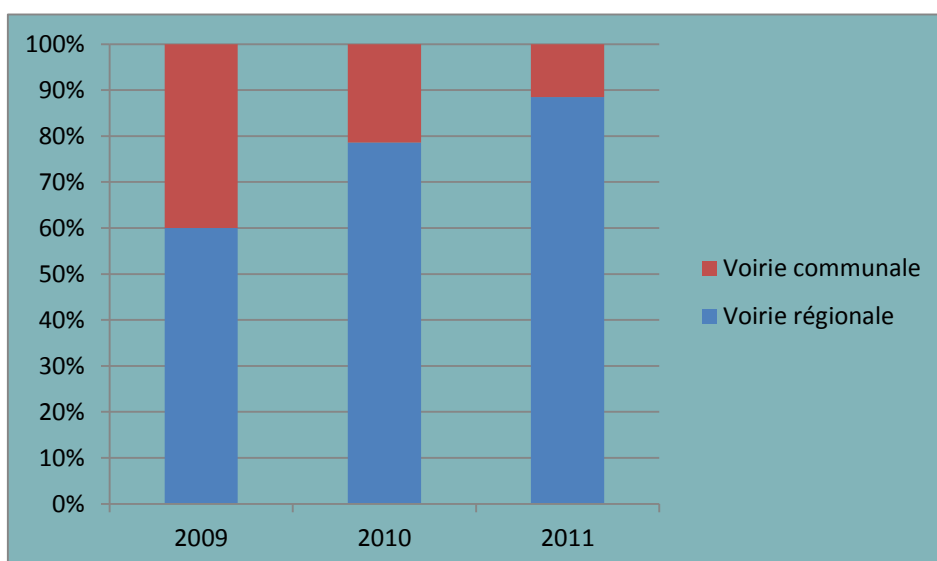
Les données portent sur les accidents avec lésions corporelles sur les communes de Somme-Leuze de 2009 à 2011.

- ➔ Contrairement aux sept autres communes, Somme-Leuze a connu une augmentation importante du nombre d'accidents ces dernières années. Somme-Leuze est donc une commune connaissant plus d'accidents avec LC que Durbuy, Erezée, Hotton et Rendeux.
- ➔ Le point positif est le nombre très réduit d'accidents mortels sur la commune. Somme-Leuze n'a en effet connu que deux accidents mortels sur les trois dernières années.



12.2.4.2 *Répartition selon le type de voirie*

La majorité des accidents avec lésion corporelle se déroule évidemment sur les voiries régionales. A noter d'ailleurs une très nette diminution du nombre d'accidents sur voiries communales ces dernières années.



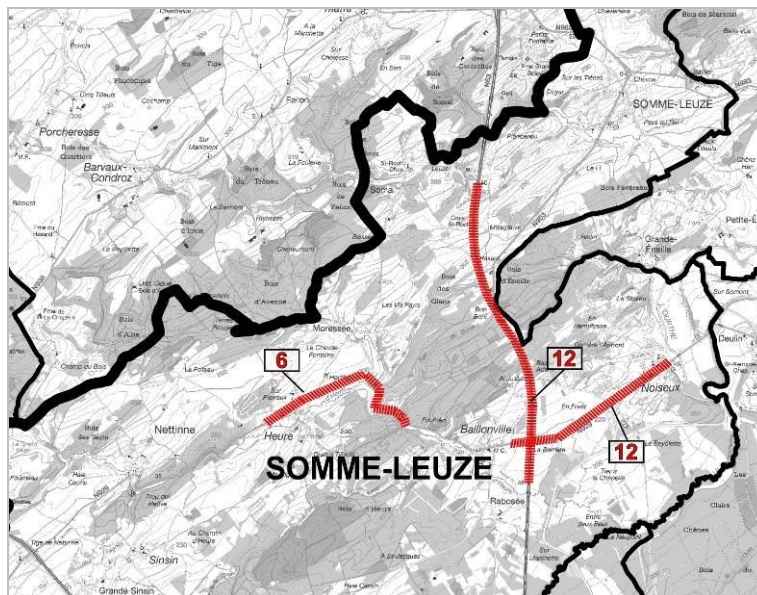
12.2.4.3 Localisation des accidents

A partir des données accident avec lésion corporelle de 2010 et 2011, nous avons localisé les voiries les plus accidentées.

| Voiries | Nbre accidents |
|---------|----------------|
| N929 | 22 |
| N63 | 14 |

Ci-contre sont indiqués les tronçons comportant la plus grande densité d'accidents.

Les traversées des villages de Heure et Noiseux sont particulièrement concernées.



12.3 Vitesses pratiquées

Les relevés de vitesse effectués par les trois zones de police ont été traités afin de mettre en évidence les voiries connaissant des vitesses significativement trop élevées.

Nous nous sommes basés sur la **V85** pour faire cette analyse. La V85 indique la vitesse respectée par 85% des conducteurs, seuil considéré comme représentatif de la situation.

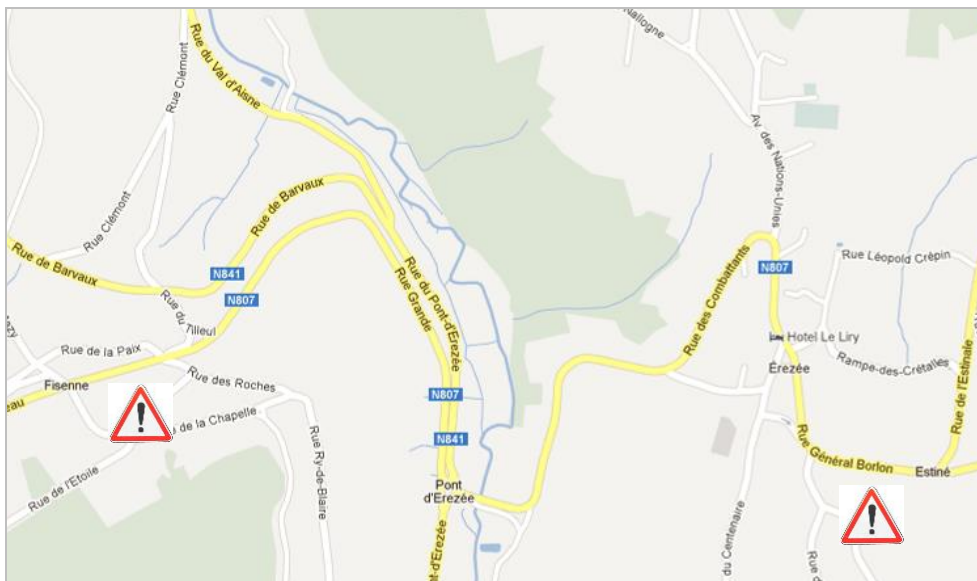
12.3.1 Zone de police Famenne – Ardenne

Ci-dessous les différents relevés de vitesse mis en place en 2012.

| Lieu | Période | Nbre véhicules | Limite (km / h) | V85 | % excès de vitesse |
|--------------------------|----------------|----------------|-----------------|-----|--------------------|
| Erezée | | | | | |
| Rue grande n°9 (Fisenne) | 4 au 10/07/12 | 19980 | 50 | 77 | 86 |
| N841, bk 10-11 (Blier) | 4 au 10/07/12 | 10481 | 90 | 73 | 1,5 |
| Rue G. Borlon N°27 | 20 au 26/07/12 | 13431 | 50 | 60 | 47,5 |
| Hotton | | | | | |
| N86, bk 33 / 34 | 20 au 26/06/12 | 55864 | 90 | 84 | 7,65 |
| Rendeux | | | | | |
| Route de Hotton, 81 | 20 au 26/06/12 | 29322 | 70 | 72 | 19 |

Tableau 34 : Inventaire infractions ZP Famenne - Ardenne

Deux sections présentent des vitesses réellement excessives



12.3.2 Zone de Police Lesse et Lhomme

Trois relevés ont été effectués en 2012 sur Rochefort.

| Lieu | Période | Nbre véhicules | Limite | V85 |
|-------------------------|-------------------|----------------|--------|-----|
| Rochefort | | | | |
| N86 Rue de Marche bk 52 | 29/08 au 05/09/12 | 17433 | 50 | 50 |
| N86 Rue de France bk 53 | 29/08 au 05/09/12 | 12514 | 50 | 62 |
| Rue de Dinant | 29/08 au 05/09/12 | 9709 | 50 | 65 |

Tableau 35 : Inventaire infractions ZP Lesse & Lhomme

Deux des trois tronçons présentent des vitesses trop élevées. Il s'agit de 2 entrées de village.



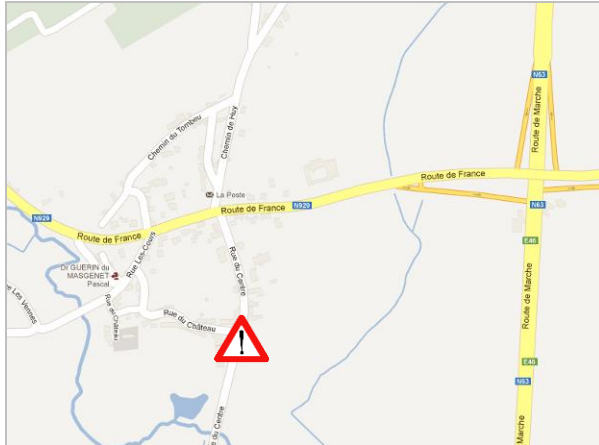
12.3.3 Zone de Police Condroz-Famenne

Des contrôles de vitesse ont été effectués régulièrement ces dernières années sur différentes sections de la commune de Somme-Leuze.

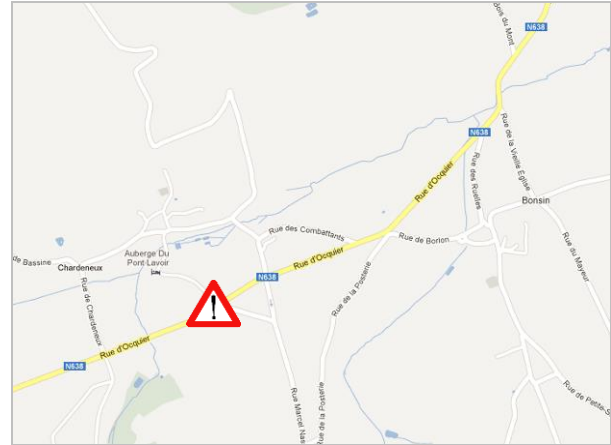
| % d'infractions | | | | | | |
|-----------------|-----------------------|---------------------|-------|-------|-------|-------|
| Lieu | | Limitation (km / h) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Baillonville | Route de Marche (N63) | 90 | 1,9% | 3,5% | 2,6% | 2,5% |
| Baillonville | Rue du Centre | 50 | 24,7% | / | / | 24,4% |
| Bonsin | Route d'Ocquier | 90 | 9,4% | | | |
| | | 70 | | 51,4% | | |
| | | 50 | | | | 30,5% |
| Heure | Route de Givet | 70 | 8,7% | 9,8% | 13,1% | 8,9% |
| Nettinne | Rue de la Grotte | 70 | 7,3% | / | / | / |
| Noiseux | Rue de l'Ourthe | 70 | 6,2% | 7,3% | 5,1% | 4,3% |
| Sinsin | Tige de Nettinne | 90 | 12,2% | | | |
| | | 70 | | | 16,4% | 10,9% |
| Somme-Leuze | Rue de Durbuy | 70 | 7,4% | 13,4% | 13,2% | 13,4% |
| Somme-Leuze | Rue de Liège | 70 | 8,6% | 1,9% | / | / |

Tableau 36 : Inventaire infractions ZP Condroz – Famenne

Deux lieux présentent des vitesses excessives de manière régulière ces dernières années.



Entrée de village à Baillonville



Entrée de village à Bonsin

12.4 Gestion de la vitesse

Dans l'espace du PICM, les problèmes de vitesses excessives se posent surtout sur les routes régionales qui peuvent être très rectilignes et souvent larges ainsi qu'aux entrées dans les villages. Des mesures ont été prises à différents endroits pour renforcer la perception de certaines entrées dans l'agglomération (effets de porte). Des aménagements spécifiques ont été également mis en œuvre pour la mise en place de zone 30, notamment aux abords d'un certain nombre d'écoles.

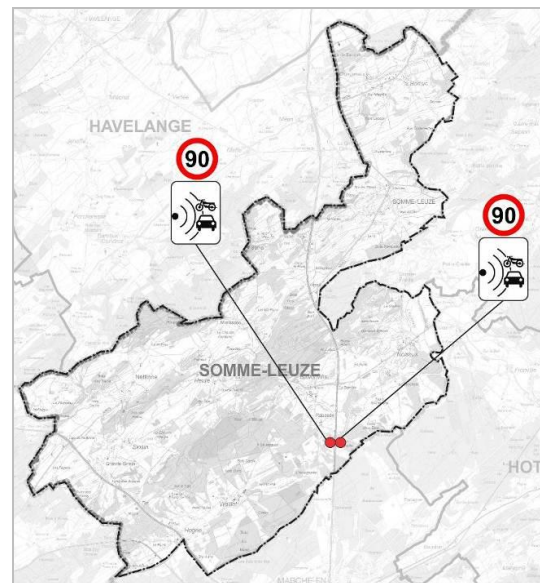
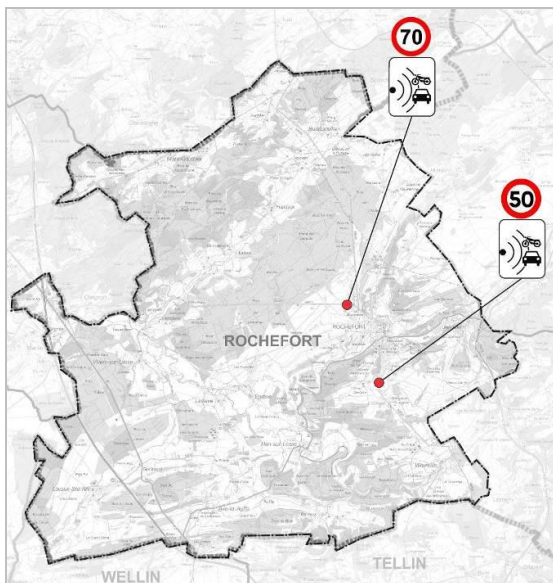
Le problème principal est de faire respecter les limitations de vitesses notamment dans les zones 30 et 20. En effet, le parquet ne poursuit plus lorsque les excès de vitesse ont lieu en zone 30.

12.4.1 Les radars

12.4.1.1 *Radars fixes*

Les différents radars fixes sur le territoire du PICM montrent une certaine efficacité en des points précis sur des axes comportant un trafic important. L'avantage des boîtiers fixes sur support est leur efficacité même lorsqu'il n'y a pas d'appareil d'enregistrement dedans.

Deux nouveaux radars fixes sont prévus pour les traversées des villages de Heure et de Noiseux à Somme-Leuze.



12.4.1.2 Les radars répressifs mobiles

Un radar répressif mobile est présent sur la commune de Somme-Leuze. Il appartient à la zone de police Condroz-Famenne.

12.4.1.3 Les radars préventifs

Placé le long de la route, ce radar indique la vitesse à laquelle vous circulez et diffuse un message (smiley, remerciement,...). Le radar préventif est dissuasif et joue un rôle de sensibilisation auprès des automobilistes. Les expériences menées dans de nombreuses communes belges ont prouvé l'efficacité de ce type d'équipement.

Le radar peut être fixe, ou mobile afin de le déplacer régulièrement sur la commune. A noter que de nombreux modèles fonctionnent à l'énergie solaire, ce qui facilite son installation.



- 6 radars préventifs fixes dans les zones accidentogènes à Nassogne
- 3 radars préventifs + 2 en commande à Somme-Leuze
- Hotton : 1 radar à Bourdon
- Marche-en-Famenne : nombre ?
- Somme-Leuze : 2 radars communaux mobiles

12.4.2 Aménagements ralentisseurs

Une difficulté particulière dans les mesures d'aménagements de voiries pour modérer les vitesses est la présence d'une activité agricole et industrielle importante dans les communes qui limite les possibilités d'aménagement. Nous trouvons donc sur le territoire du PICM, tout type d'aménagements pour gérer la vitesse avec plus ou moins de réussite.

La plupart des aménagements réalisés visent à ralentir la vitesse des véhicules à l'entrée ou au cœur des noyaux d'habitat, ainsi qu'à proximité des écoles, et sont généralement compatibles avec le passage du charroi agricole. De nombreux dispositifs ralentisseurs ont donc été installés sur les voiries communales ; par contre, les aménagements sont plus rares et moins dissuasifs sur les voiries régionales.

- Rétrécissements de voirie via une berme centrale



Rochefort



Somme-Leuze (Baillonville)



- Rétrécissements avec coussin berlinois



Hotton (Hampteau)



Nassogne



Rochefort (Auffe)

- Chicanes avec bollards et/ou plantation



Erezée (Soy)



Nassogne



Rendeux (Ronzon)

- Plateaux et traversées piétonnes surélevées



Somme-Leuze



Rochefort (Jemelle)



Marche-en-Famenne



Durbuy (Barvaux-sur-Ourthe)

- Dévoisement



Durbuy (Bomal)



Erezée (Fisenne)

- Bande Rugueuse ou en pavé d'avertissement



Nassogne(Grune)

12.5 Synthèse

- Les 8 communes sont partagées sur 3 zones de police.
- Les 3 seules sections considérées comme zone à risque moyen dans l'indice d'insécurité quinquennal mis en place par le SPW sont sur Marche-en-Famenne et Hotton.
- Les communes connaissent une très légère baisse du nombre d'accidents excepté Rendeux, Erezée et Somme-Leuze qui au contraire montrent une augmentation.
- Diminution progressive sur le territoire de la gravité des accidents et surtout du nombre d'accidents mortels.
- La voiture et les 2 roues motorisées, particulièrement à Durbuy et Nassogne, sont impliquées dans la grande majorité des accidents. De manière générale, les camions sont assez peu concernés.
- Proportion significative de vélo impliquée dans des accidents sur Rendeux et Hotton.
- Point très positif sur Erezée où aucun piéton n'est impliqué dans les accidents contrairement à Durbuy où la proportion est importante.
- Au niveau supra communal, les nombreuses voiries régionales supportent une densité de trafic importante à des vitesses plus élevées et donc de nombreux problèmes de sécurité routière. Selon les communes, 70 à 85% des accidents avec lésion corporelle se déroule sur les voiries régionales.
- De nombreux carrefours accidentogènes ont été identifiés sur le territoire, ainsi que des traversées insécurisantes de villages.
- Problèmes de vitesses excessives aux entrées de villages surtout sur les routes régionales, très rectilignes et souvent larges.
- Très peu de radars répressifs sur le territoire mais par contre une utilisation importante de radars préventifs, fixes ou mobiles, sur les différentes communes.
- Nombreux types d'aménagements existants sur les 8 communes pour modérer la vitesse avec plus ou moins de réussite. Présence d'une activité industrielle et agricole importante qui complique les mesures pour modérer les vitesses.
- Mise en place progressive de zones 30, notamment aux abords des écoles.

