

LIVRE 3 SCHEMA DE DEPLACEMENTS

TITRE 1 PREAMBULE

En référence à l'article 188/4 du C.W.A.T.U.P. fixant les conditions du contenu des options du schéma de structure, celui-ci doit comprendre "une note et un schéma des orientations concernant les piétons et les véhicules".

Cette partie du schéma de structure comporte un plan, intitulé schéma de déplacements des non-motorisés et des motorisés. Le terme "déplacement" est utilisé dans le présent chapitre et non celui de circulation, car ce terme s'applique beaucoup plus au trafic motorisé qu'aux usagers non-motorisés.

Le document tient compte des déplacements utilitaires des piétons et des cyclistes, des itinéraires de loisirs et prend également en considération les lieux attractifs. Il prend en compte l'analyse de la situation existante décrite aux cartes Transports en commun (n° 14), revêtement et état sanitaire des voiries (n° 15C), largeur et fonction des voiries (n° 15A et B).

Il envisage les principes d'itinéraires nouveaux des transports en commun à partir de l'inventaire (n° 14, lignes de bus et arrêts). En vue d'assurer une certaine qualité de vie, des mesures réglementaires sont prévues le long d'un grand nombre de voiries. Sont également pris en considération, les principes d'organisation du futur réseau, les projets de voiries de liaison, ainsi que, pour les zones à urbaniser, des parcelles d'accès à réserver pour les futurs îlots intérieurs.

METHODE DE TRAVAIL

Par l'analyse, on peut distinguer des itinéraires utilitaires et des itinéraires de promenades. Les voies carrossables peuvent également être utilisées par les non-motorisés dans un but de promenades.

A l'intérieur des noyaux habités, il y a des tracés d'itinéraires de promenades vu que les non-motorisés se promènent également et rejoignent ainsi la campagne. Celle-ci est également un lieu de découverte et d'entraînement sportif.

TITRE 2 SCHEMA DE DEPLACEMENTS DES NON-MOTORISES

Chapitre 1 Déplacements utilitaires

Les déplacements utilitaires ont pour objectif de se mouvoir pour une activité scolaire, professionnelle, ménagère, ... Ces déplacements s'effectuent sur un réseau diversifié, comprenant des trottoirs, des terre-pleins, des sentiers, des voies carrossables,

Pour ces déplacements utilitaires, certaines parties du territoire sont plus fréquentées que d'autres. Il faudrait que les itinéraires les plus utilisés puissent se faire sur des itinéraires directs, des voies sécurisées et confortables.

Les non-motorisés comprennent également les cavaliers, qui sont nombreux. Leur site favori est Messitert.

A l'intérieur de tous les noyaux habités, plusieurs vocations figurent. Ainsi, on se référera également à la carte traitant des mesures d'aménagement (n° 22). Sur la carte 20A figurent :

- les principaux carrefours, les abords d'école, les places où des aménagements devraient être réalisés et particulièrement soignés;
- des effets de porte ou des ronds-points à l'entrée de tous les noyaux habités, là où il y a une forte densité de trafic motorisé;
- la réalisation de places traversantes, ...

Le plan des déplacements permettra de préciser des techniques nouvelles pour ralentir la vitesse des motorisés, de créer une meilleure desserte des transports en commun, et surtout d'améliorer la qualité de vie au sein de l'espace public. La convivialité sera d'usage pour toutes les voiries de l'entité.

Les propositions qui figurent sur le schéma des déplacements constituent une priorité en matière de circulation piétonne et cycliste.

En de nombreux endroits, il y a des problèmes pour le parcours sécurisé des non-motorisés. On constate que pratiquement toutes les voiries ont été élargies au profit des motorisés et que les trottoirs sont inexistantes, étroits ou en mauvais état : par exemple le goulot des rues de la Station et de Val Dieu, les trois places d'Aubel, le centre de St-Jean-Sart.

La carte n° 20A détaille les déplacements utilitaires et de promenade; elle propose exclusivement des aménagements dès l'entrée des noyaux habités. Le schéma de structure cherche à répondre aux besoins actuels des déplacements des non-motorisés.

Lors de plans de nouvelles urbanisations, il faudra être attentif à la problématique commune de l'espace à partager entre motorisés et non-motorisés, ce qui n'a pas été, jusqu'il y a peu, une préoccupation pour l'aménagement de l'espace public.

Rôle des déplacements dans et hors de l'habitat

Les titres repris ci-dessous correspondent aux différentes rubriques de la légende du schéma de déplacements.

Déplacements sur trottoirs, terres-pleins au sein de l'habitat

Les trottoirs sont accessibles aux piétons. Ils leur permettent de marcher en toute sécurité à l'intérieur des quartiers du centre aubelois, et vers les équipements communautaires ou de services (ruelle de la Kan, Goeselshof, impasse de la Foire).

Les trottoirs sont individualisés par rapport à la voie carrossable tant pour l'espace au sol que pour le revêtement. Ce sont des dalles de béton. Les cyclistes ne peuvent y circuler. Les voitures ne peuvent en aucun cas y stationner.

Voiries utilitaires empruntées par les piétons et les cyclistes hors noyaux habités

Ces voiries, chemins et sentiers sont accessibles aux piétons et aux cyclistes. Ils assurent des liaisons utilitaires vers du centre aubelois vers St-Jean-Sart, La Clouse, vers les différents petits ensembles habités ainsi que les différents lotissements et vers les équipements communautaires extérieurs au centre d'Aubel. Ils sont parfois couverts d'un revêtement "propre" tel que pavés ou asphalte. Sauf interdiction, les cyclistes peuvent y circuler.

Pour les déplacements utilitaires, il semble indispensable de prévoir un trottoir valable le long de certaines routes à grand trafic afin de marcher en toute sécurité, par exemple rue de Battice, rue de Merckhof. Il pourra être aménagé de manières différentes, mais il est indispensable qu'il ait une largeur suffisante afin d'assurer la sécurité du piéton. Ce trottoir ou terre-plein pourrait, par exemple, être pavé à proximité de la zone urbanisée ou être constitué d'un accotement entretenu de manière satisfaisante pour les routes à caractère plus "rural" (rue de Val Dieu, côte d'Hagelstein, rue St Antoine).

Pour les voiries que l'inventaire des voiries définit en fonction du type de trafic à la présente carte, la place du piéton ou du cycliste devra être prioritaire par rapport aux véhicules. Un trottoir n'y est donc pas indispensable si des aménagements complémentaires obligent le motorisé à rouler doucement.

Les traversées piétonnes seront particulièrement soignées de manière à assurer la plus grande sécurité tant de jour que de nuit, notamment aux divers carrefours le long des régionales et/ou à proximité des lieux très fréquentés (écoles, maison communale, poste, aire de récréation, ...).

Les déplacements des cyclistes doivent trouver place sur certaines voiries carrossables. S'il s'agit de voiries à densité élevée de trafic, un accotement suffisamment sécurisant sera aménagé pour les deux roues; si l'espace est insuffisant, on réalisera un marquage spécifique sur la chaussée.

Si des itinéraires empruntent des voiries parallèles à trafic moins dense, des panneaux flècheront ces sentiers à vocation cycliste et piétonne, notamment aux abords de certaines écoles.

Les traversées des voies à trafic dense - les deux voiries régionales -, doivent être sécurisantes et bien visibles tant de jour que de nuit.

Propositions

Les principes de déplacements cyclistes et piétons sont les suivants pour les chemins et les sentiers :

- trajet plus sûr,
- liaison utilitaire plus courte,
- promenade bouclée (c'est-à-dire ne pas avoir à revenir par le même chemin).

La moto verte et les 4 X 4 sont interdits sur une partie du territoire étant donné les dégâts qu'ils occasionnent aux voiries et aux chemins, ainsi qu'à la flore et à la faune. Les tracés autorisés feront l'objet d'une décision du Collège des bourgmestre et échevins.

Caractéristiques

Les trottoirs et les terres-pleins présentent des problèmes :

- goulot d'étranglement dans le noyau central (rue de la Station, de Val Dieu et de Gorhez);
- inexistant à St-Jean-Sart.

L'objectif sera :

- assurer un cheminement aisé :
 - aux abords des écoles,
 - des bâtiments administratifs et
 - de loisirs et de récréation,

- le long des linéaires commerciaux,
- entre les quartiers;
- créer la convivialité au sein de l'espace public tant pour l'utilitaire que pour la détente;
- créer des passages piéton visibles et sécurisés et bien éclairés la nuit;
- améliorer la qualité esthétique de l'espace public par des plantations et du mobilier;
- entretenir tous les sentiers existants;
- flécher les itinéraires de promenade;
- ne pas encombrer les trottoirs par de la publicité ou des enseignes;
- assurer aux cavaliers des itinéraires;
- créer un espace pour les cyclistes sur la voirie carrossable dès que celle-ci possède une largeur suffisante.

Les sentiers existants ne pourront être utilisés par aucun engin motorisé (moto, vélomoteur), ils sont réservés exclusivement au trafic lent.

Organisation et signalisation

- aménager des trottoirs au sein du centre villageois;
- réouvrir certains chemins;
- créer des itinéraires bouclés pour piétons, cyclistes et cavaliers;
- permettre, hors du noyau central, une réelle convivialité non-motorisés - motorisé sur un même espace;
- embellir l'espace piéton.

Chapitre 2 Promenades sur chemins et sentiers

Cette catégorie concerne tous les chemins agricoles. Ce sont notamment toutes les promenades sises hors des noyaux habités.

Les promenades reprises sont notamment celles existantes actuellement sur le territoire communal. Elles sont utilisées tant pour la promenade (pédestre, cycliste ou équestre) que pour l'entraînement sportif.

Ces promenades doivent recevoir un entretien minimum afin d'assurer un parcours aisé. Un fléchage pourrait indiquer ces itinéraires. Ces liaisons feront l'objet d'informations auprès des marcheurs, des cyclotouristes et des cavaliers.

TITRE 3 SCHEMA DE DEPLACEMENTS DES MOTORISES

Chapitre 1 Introduction

Les cartes de l'inventaire cités dans le préambule du présent chapitre illustrent notamment les largeurs, les fonctions des voiries, les itinéraires des transports en commun, etc

Méthode de travail

Un schéma de déplacements définit le rôle de chaque voirie carrossable. Il ne suffit pas de s'intéresser à la largeur ou au type de revêtement ou à la situation juridique pour tenter de définir le rôle d'une voirie. Seule la fonction permet de classer la voirie et d'en connaître ensuite le type de trafic, la densité du trafic, ...

Pour rappel le premier travail a consisté en l'établissement du classement de chaque voirie suivant la place occupée dans la hiérarchie des fonctions qui correspond en fait à sa mission ou à sa fonction.

Cette hiérarchie distinguait les voiries selon cinq catégories, dont :

- le trafic de transit qui traverse la commune mais qui devrait se plier aux exigences de qualité de vie et de sécurité. Ce sont des transits régionaux et inter-villageois;
- le trafic interne à la commune pour lequel le trafic non-motorisé devrait être prioritaire. Ce sont les liaisons entre quartiers, de distribution locale et en cul-de-sac.

Pour chaque catégorie, il faut :

- respecter le rôle joué dans la hiérarchie et indiqué aux cartes d'inventaire et aux présentes cartes,
- appliquer les caractéristiques que la voirie devrait avoir, notamment en tenant compte de la campagne "qui ralentit se fait des amis"; celle-ci sont définies au règlement communal d'urbanisme.
- réaliser les mesures d'aménagement proposées.

Quant aux transports en commun, il y a lieu de mener une politique dynamique axée sur une fréquence plus grande et une meilleure desserte des quartiers. Les largeurs de voirie ont été indiquées avec précision au sein du règlement communal d'urbanisme.

Fonction	Largeur	- 2 m 50	2 m 50 à - 3 m 50	3 m 50 à - 4 m 50	4 m 50 à 5 m 50	5 m 50 à 6 m 50	6 m 50 à 7 m 50	> 7 m 50
Trafic régional					Haes, Tisman	Merckhof Batrice	Rue du Bois de Loe	Hagelstein, La Bel Station, Place Ernst Nicolai, Albert Ier, Cimetière américain Val Dieu, Rte Dalhem
Trafic inter-villageois				St Jean Sart	St Antoine St Jean-Sart Gorhez	La Clouse Oudermoeder Château Magis Gorhez		
Trafic entre-quartier					Messitert Hostert Bocages			
Trafic local		Maeshof Messitert Bushaye Tosseim Plattendries Graedt		Raebroek Coul Messitert Sart Bushaye Hellestrop Kan	Schaens Composweide Donsart Kan	Kierberg		
Trafic en cul-de-sac		Cosenberg Fort pays		Birven Haistreux Creft Lamerschot	St Hubert Creft			

Les aménagements proposés dans les chapitres ultérieurs ne sont pas un catalogue d'interventions possibles mais des orientations cohérentes prises par le C.C.A.T.

Chapitre 2 Trafic régional

Rôle

Les voiries régionales sont les seules liaisons entre d'une part le nord (Plombières - Les Fourons) et le sud (Herve - Battice) et d'autre part entre l'ouest et l'est (Visé - Welkenraedt). Elles connaissent depuis une dizaine d'années, un trafic en augmentation. La rue de Val-Dieu permet un accès vers le sud-ouest vers Dolhain.

Caractéristiques

Les voiries régionales présentent de nombreux problèmes :

- surlargeur à certains endroits (les trois places d'Aubel);
- goulot d'étranglement (rue de Battice, Gorhez, place Ernst);
- aspect rectiligne ou quasi (rue de Battice, Bois de Loe, rue du Cimetière américain) ce qui permet de rouler vite car on voit loin;
- activités commerciales formant un linéaire presque continu sur les trois places du centre aubelois;
- parking hétéroclite au niveau du linéaire commercial des places Ernst, Albert Ier et Nicolaï (stationnement en double file fréquemment, peu de respect pour l'aire d'arrêt des bus, etc ...);
- carrefours peu sûres (Messitert-Battice-Tisman, Gorhez-Place Ernst-Battice, Neuve-Bel-Albert Ier, Château Magis-Hagelstein-Bel, Bois de Loe-Hagelstein, Merckhof-route d'Aubel-Hagelstein, Bois de Loe-la Graedt, Val-Dieu-Dalhem);
- passages pour piétons mal localisés;
- aménagement banal présentant peu d'esthétique.

La voirie régionale RN 648 traverse le centre d'Aubel où les conflits avec la circulation locale et les déplacements des non-motorisés créent quelques problèmes de sécurité. La vitesse y est plus élevée.

Les voiries RN 608 et 650 se situent à la périphérie de l'entité; la première au nord (Visé - Plombières) et la seconde au sud-ouest (Dalhem - Froidthier). La RN 649 (rue de Val Dieu) relie Val Dieu à la place Nicolaï. Ces trois voiries régionales traversent peu de lieux habités. Les problèmes de sécurité sont dus à la vitesse excessive des motorisés.

La RN 642 est déclassée et devient une voirie communale de grande communication. Le M.E.T. reprend en compensation la rue de Merckhof depuis l'ancienne gare d'Aubel et la rue du cimetière américain. Cette voirie aura une fonction régionale depuis le centre d'Aubel jusqu' Henri-Chapelle.

La rue Tisman joue un rôle de transit régional; il en est de même de la rue Haes. Le trafic lourd évite grâce à ce mini-contournement, le centre d'Aubel.

Pour les raisons énumérées ci-dessus, l'objectif sera :

- d'y limiter la vitesse;
- d'assurer une certaine fluidité en vue de limiter le trafic parasite qui devrait passer par la route du cimetière américain et le Bois de Loe et non par le centre d'Aubel;
- de créer des bandes cyclables voire des pistes là où c'est possible;
- d'aménager des passages pour piétons;
- d'améliorer la qualité esthétique de l'espace public par des plantations et du mobilier.

La vitesse moyenne des motorisés est élevée : 100 km/h voire plus alors que la traversée d'Aubel est réglementée à 50 km/h. Trois éléments jouent en faveur de la vitesse :

- le relief (on se lance dans les descentes de la côte d'Hagelstein, des rues de Val Dieu et de Battice);
- la ligne droite (décrite ci-dessus);
- la longueur de vue (décrite ci-dessus).

Chapitre 3 Liaisons entre entités communales

Rôle

Le second niveau de transit dans l'entité aubeloise concerne les liaisons entre les différentes entités. Ce sont :

- Fourons : - côte d'Hagelstein (voirie régionale, voir ci-dessus)
 - rue Château Magis
 - rue Graedt
- Plombières : - rue de Merckhof (voirie régionale, voir ci-dessus)
- Welkenraedt : - rue de Merckhof et rue du cimetière américain (nouvelle voirie régionale, voir ci-dessus)
(Décision postérieure au travail de terrain de l'auteur de projet)
- Thimister - Clermont : rue de la Clouse

- Herve :
 - rue de Battice (voirie régionale, voir ci-dessus)
 - rue de la Berwinne (voirie régionale, voir ci-dessus)
 - rue de Gorhez (ancienne voirie régionale, devenue récemment voirie communale de grande communication)

Caractéristiques

- La rue du Château Magis joue un rôle important de liaison inter-villageoise, mais en sus de liaison régionale vers Visé, car c'est la seule liaison vers l'ouest en venant d'Aubel vers cette direction. Elle supporte donc malgré sa topographie marquée un trafic supplémentaire.
La rue de la Graedt constitue la seule liaison vers le nord en venant du hameau de St-Jean-Sart.
- La rue de la Clouse a une largeur suffisante pour la fonction qu'elle remplit. Vu sa sinuosité, elle reçoit un trafic à vocation locale entre Aubel et la Clouse - Birven et de la Clouse vers Froidthier.

Oudemoeder est la liaison rapide entre Froidthier et Aubel. Son aspect rectiligne de part et d'autre de la vallée de la Berwinne, permet des vitesses élevées.

- La rue de Gorhez présente différents aspects :
 - de la place Ernst au bas de la côte, fonction tertiaire et de desserte pour l'école;
 - ensuite jusque Tergreet, voirie de desserte résidentielle;
 - au-delà de Tergreet, voirie traversant une zone rurale.

La route est sinueuse.

Les liaisons entre entités communales présentent plusieurs problèmes :

- surlargeur à certains endroits (Graedt, Kierberg, prolongement de la rue Merckhof);
- goulot d'étranglement (traversées du centre de St-Jean-Sart, rue Gorhez);
- aspect rectiligne ou quasi (Oudemoeder et rue Kierberg);
- carrefours peu sécurisés (Bois de Loe, rue Château Magis, Kierberg, St Antoine, rue de Gorhez, rue de la Berwinne);
- passages pour piétons mal localisés ou inexistantes (carrefour Kierberg, St Antoine);
- aménagement banal présentant peu d'esthétique (dans les centres de la Clouse et de St-Jean-Sart);
- vitesse élevée sur certains tronçons (rues de Gorhez et Oudemoeder);
- trottoirs partiels ou inexistantes (en face de l'école de St-Jean-Sart).

Les voiries à fonction de liaison entre entités traversent des zones à urbanisation peu dense. Les déplacements des non-motorisés sont peu sécurisés à certains endroits.

Pour les raisons énumérées ci-dessus, l'objectif sera :

- d'y limiter la vitesse à du 30 km/h aux abords des carrefours et dans les goulots d'étranglement;
- de limiter la vitesse sur les longues lignes droites par le traitement des carrefours, des chicanes, des dévoiements ou des cassis;
- de traiter tous les carrefours;
- de créer des bandes cyclables sur la chaussée lorsque c'est possible;
- d'aménager des passages pour piétons dans la partie agglomérée;
- d'améliorer la qualité esthétique de l'espace public par des plantations et du mobilier.

Propositions des mesures d'aménagement

Toutes les voiries citées sont communales. Des propositions concrétisant les caractéristiques citées ci-dessus sont à faire à court terme.

Organisation et signalisation

- aménager les carrefours importants par des ronds-points, des dévoiements;
- créer des tourne à gauche;
- réduire la largeur de certaines sections de voiries;
- utiliser des revêtements différenciés;
- embellir l'espace public.

Aménagements

Liaisons entre entités communales : voir tableau page 63a.

Type d'aménagement	Rte régionale 648 Battice - Fourons	Priorité	608 Visé - Plomblères	Priorité	Rte Régionale 649 Val-Dieu - Aubel	Priorité
Dévolement ou petit rond-point	Carrefour côte d'Hagelstein - Château Magis Carrefour Place ALBERT 1er - rue Neuve Carrefour Hostert - Battice	1 2 2	Carrefour Bois de Loe - Château Magis	1	Carrefour St Jean-Sart - Gatte - Val Dieu	1
Rond-Point	Carrefour Battice - Messitert - Tisman	1	Carrefour Hagelstein - Bois de loe Carrefour Hagelstein - Merckhof - Rte d'Aubel	1 1	Carrefour	1
Tourne-à-gauche	-		Carrefour Graadt - Bois de Loe		rue de Val Dieu	2
Effet de porte	Rue de Battice : début du zoning Au niveau de la Bel, à la rue de la Bel	1 2				
Passage piéton	A tous les carrefours En face de l'église	1 3	A tous les carrefours	1 1	Caarrefour Val-Dieu - rue Neuve Carrefour rue Neuve - La Bel	2 1
Place traversante avec plateau	Les trois places : Ernst-Nicolai et Albert 1er	1			rue de Val Dieu	3
Bande cyclable sur chaussée	Rue de Battice, rue de la Bel et côté d'Hagelstein	1				
Eclairage aux carrefours, aux passages piétons	Partout	2	Partout	2	Partout	2
Plantation d'arbres et d'arbustes) Partout où cela est possible)	3) Partout où cela est possible : effet d'allées)	2	Prolonger rideau jusqu'à Aubel, là où c'est possible	2
Mobilier						

Voiries communales

Type d'aménagement	Voiries	Priorités
Dévoisement ou petit rond-point	Kierberg - St-Antoine	2
	Château Magis - Hagelstein	1
Revêtement diversifié	Kan - Station - Haes -	1
	La Clouse	1
	Bois de Loe - Knuppelstock - Graedt	3
Passage piéton	Kierberg-St-Antoine, Kierberg-La Clouse Merckhof	2
Piste cyclable : sur chaussée	Château Magis - St Jean-Sart	2
Place	St-Jean-Sart	1
Eclairage aux carrefours, aux passages pour piétons	Partout	2
Plantation - Mobilier	Partout où cela est possible	2

Chapitre 4 Liaisons locales

Rôle

Le troisième niveau est celui des liaisons locales soit entre quartiers (couleur rose), soit à desserte locale (couleur orange), au sein duquel s'inscrivent des voiries en cul de sac (couleur rouge).

Ce troisième niveau distribue le trafic depuis les voies régionales ou entre les villages vers les rues du centre aubelois. Ce sont des voiries uniquement d'accès vers les différents lieux habités (centre, périphérie immédiate, hameau, nouveaux lotissements).

Caractéristiques

Les voiries à liaisons locales supportent des flux du voisinage. Ce sont :

Liaisons inter-quartiers :

- rue de Val Dieu (partim)
- rue Messitert
- rue Hostert
- Betel
- rue des Bocages

Liaisons locales :

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - La Clouse vers la rue du Cimetière américain - Coul - Velde - rue Kierberg - rue Kan - Roerbroek - Plattendreich - Doefberg - Tossem - Hellestrop - Schaens - Camposweide - Donsar - Gautsbeuk - Gatte | <ul style="list-style-type: none"> - St Hubert - Crutzstraat - Maeshof - Dommelraedt - Bushaye - Gatte - Sart - rue Philippe Piron |
|--|--|

Liaisons en cul-de-sac

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - rue de la Clouse (vers Birven) - Berg - Clouse - La Raar - Cosenberg - Oudemoeder (cul-de-sac) - Coul (cul-de-sac) - Kollen Hof - Pirsack - Hall sportif (ruelle de la Kan) | <ul style="list-style-type: none"> - Neer-Aubel (cul-de-sac) - Schaens (cul-de-sac) - Creft - Maeshof (partim) - Messitert (partim) - Maistreux - Macra - Bois d'Ansy - Bushaye (partim) - Schever - Steinberg - Lamerschot - Fortpays - Graedt |
|---|---|

Les liaisons locales présentent peu de problèmes, souvent localisés à l'intérieur du noyau urbanisé :

- surlargeur à certains endroits (rue de Hostert, rue Messitert (partie agglomérée) rue Kierberg, rue Kan, rue de la Station, Oudemeoder);
- goulot d'étranglement (place Ernst, début de la rue de la Station et accès au hall sportif (ruelle de la Kan) et à la plaine de jeux, Coul);
- aspect rectiligne ou quasi à certains endroits (rue de Messitert (partie urbanisée), rue des Bocages, rue Hostert, rue Kan, rue Kierberg, rue de Messitert);
- carrefours peu sécurisés (Coul - Oudemoeder - Kierberg, Kierberg-St-Antoine, Kierberg - Haes - La Clouse, Kan - Merckhof, Bocages - Messitert - Hostert, Bocages - Gorhez, route de Val-Dieu - place Nicolaï, rue de la Station - place Ernst, rue de la Station - place de la Victoire, Maerhof - route de Battice);
- passage pour piétons mal localisés ou inexistant (rue de la Station, rue de Val Dieu, rue de Messitert, ...);
- aménagement banal présentant peu d'esthétique;
- trottoirs partiels voire inexistant, tels certains endroits de la rue de la Station, de la rue de Val Dieu (partim), ...

Les voiries à fonction de liaison locale relient des hameaux (La Clouse - Birven), des lotissements récents (Schaens, St-Hubert, rue Ph. Piron, rue Kierberg, ...).

Pour les raisons énumérées ci-dessus, l'objectif sera :

- d'y limiter la vitesse à 40 km/h et au sein de la desserte exclusivement résidentielle (30 km/h) par des chicanes, des cassis, ...;
- de créer un espace-rue convivial pour le trafic lent (les piétons, cyclistes) et les motorisés;
- d'aménager tous les carrefours;
- d'aménager si cela s'avère utile des passages pour piétons;
- d'améliorer la qualité esthétique de l'espace public par des plantations et du mobilier;

Propositions de mesures d'aménagement

Toutes les voiries citées sont communales.

Organisation et signalisation

- aménager certains carrefours par des mini rond-points, des dévoiements;
- créer des sens uniques;
- réduire la largeur de certaines sections de voiries;
- utiliser des revêtements différenciés;
- embellir l'espace public.

Aménagements

Type d'aménagement	Voiries	Priorités
Dévoisement ou petit rond-point	rue Neuve - rue de Val Dieu - rue Messitert - Bocages - Hostert	1 1
Dévoisement	Bocages - Gorhez	2
Cassis	Rue Val Dieu	1
Eclairage aux carrefours	Partout	1
Plantation - Mobilier	Partout où cela est possible	1

TITRE 4 SCHEMA DES DEPLACEMENTS DU T.E.C.

La carte de l'inventaire relative aux transports en commun (n° 14) sert de base à la réflexion pour amender certains itinéraires afin de permettre une meilleure desserte pour tous les usagers habitant le centre d'Aubel et les quartiers périphériques, les nouveaux lotissements et deux hameaux.

Organisation et signalisation

- aménager pour le T.E.C. quelques aires de prise en charge à des endroits spécifiques;
- prévoir l'aire d'arrêt du bus sur la voirie carrossable afin de réduire la vitesse des motorisés;

- construire des abribus intégrés au style local et en ajouter dans certains lieux;
- embellir l'espace public.

TITRE 5 ACCES AUX ZONES A BATIR

Le présent plan indique l'accès (flèche) à réaliser lors de la mise en œuvre de chaque zone à bâtir. L'application du plan des déplacements induit de nouveaux circuits des motorisés. Ceux-ci intègrent également les aires nouvelles de bâtisse.

TITRE 6 DIRECTIVES

La mise en place progressive d'un plan des déplacements résulte d'une volonté politique du Collège des bourgmestre et échevins de créer un espace public convivial. Des réalisations ponctuelles (cassis, dévoiements, oreilles, ...) devraient être fonctionnelles à court terme, parfois à titre d'expérimentation.

Le M.E.T. devrait procéder à court terme au réaménagement :

- des carrefours :
 - rue de Battice et de Gorhez et place Ernst;
 - rues de Battice, Messitert, Tisman;
 - rues de la Bel, Nouvelle et Place Albert 1er;
 - place Nicolaï et rue de Val Dieu;
 - rues Château Magis et Bois de Loé;
 - rue Château Magis et côte d'Hagelstein.
- des places Ernst, Nicolaï et Albert 1er.

Le schéma des déplacements prend en compte non seulement le flux de circulation de transit ou non, mais aussi la répartition des activités sur le territoire communal ayant besoin des déplacements et les principes d'organisation du réseau futur dans les zones à bâtir non encore occupées. Ce schéma définit la structure que l'on souhaite promouvoir pour l'Aubel de 2000 et répond aux options que la commune s'est fixée pour les motorisés et les non motorisés.

Les directives sont :

1. Distinguer trois types de trafic en fonction de la hiérarchie des voiries
 - transit régional ayant une origine et une destination en dehors de la commune,

- transit entre-village permettant des liaisons avec les communes avoisinantes,
- transit local desservant tous les quartiers où le piéton et le cycliste sont prioritaires.

Ceci permet de préparer l'avenir en tenant compte du projet global de la commune, d'un futur réseau cohérent bien perceptible et d'aménagements assurant une réelle convivialité de l'espace public;

2. Maintenir et gérer le réseau existant des voiries, des chemins et des sentiers;
3. Encourager l'utilisation du vélo par le développement d'un réseau de bandes de pistes cyclables et par l'aménagement le long de certaines voiries de pistes cyclables;
4. Inciter les gens à marcher sur des trottoirs sécurés et agréables;
5. Favoriser la marche à pied ou le vélo pour se rendre à l'école par des cheminements sécurés;
6. Réviser les itinéraires des transports en commun;
7. Aménager les transferts entre les modes de transport;
8. Permettre l'animation et la rencontre entre toutes les places.