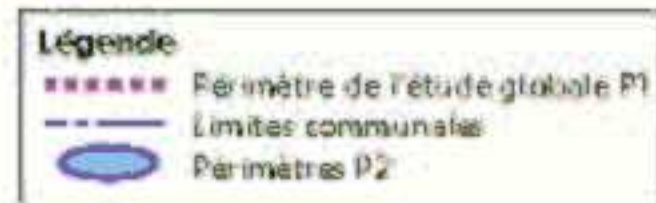
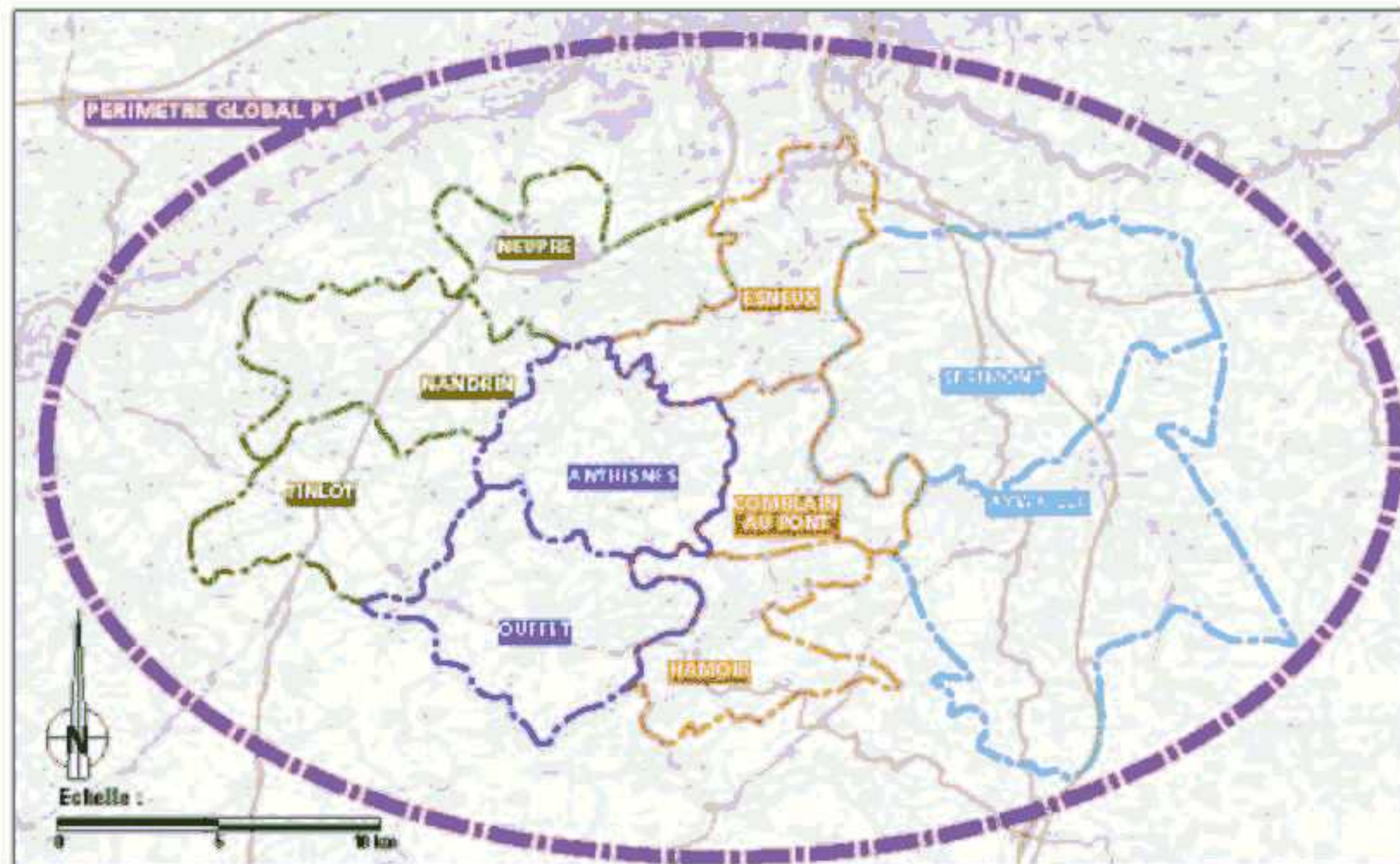


# Synthèse du diagnostic sur le périmètre global



## Socio-économique

- 10 communes en périphérie Sud de Liège (entre 5 et 20 km du centre-ville) regroupant près de 67'000 habitants et 8'000 emplois
- Un phénomène de périurbanisation de l'agglomération liégeoise en augmentation ces dernières années, le long de la route du Condroz à l'Ouest et de l'Autoroute (A26 / E25) à l'Est notamment
- Une forte dispersion de l'habitat qui "oblige" à l'usage de la voiture
- Plus de 9'000 élèves répartis dans près de 80 établissements, entraînant de très nombreux va-et-viens
- Un secteur où le tourisme est bien développé (vallées de l'Ourthe et de l'Amblève, Grottes de Remouchamps, Parc "Monde sauvage", lieu de pèlerinage de Banneux, ...)



## Trafic (VP-PL)

- 4 corridors routiers permettent de relier le secteur d'étude à Liège (Vallée de la Meuse, Route du Condroz, Vallée de l'Ourthe, Autoroute A26/E25)
- Un manque de liaisons structurantes Est-Ouest
- Un trafic faible sur les axes secondaires, mais relativement important sur le réseau principal, notamment à l'approche de Liège
- De nombreux secteurs critiques au niveau de la sécurité routière, la Route du Condroz tout particulièrement (N63)
- Un charroi important lié à l'exploitation des nombreuses carrières situées dans le périmètre d'étude qui devrait augmenter avec la réouverture d'anciens sites



## Transports collectifs (TC)

- 4 lignes SNCB traversent ou tangentent le secteur d'étude, avec des fréquences de l'ordre de 1 train par heure
- 23 lignes régulières TEC desservent le périmètre d'étude, dont près de la moitié ne servant qu'au ramassage scolaire
- des lignes de ramassage scolaire complétant la desserte des TEC
- Les TC jouent un rôle marginal dans les déplacements des usagers non captifs du périmètre d'étude avec ~2'000 voy/j sur le réseau SNCB et ~9'500 voy/j sur le réseau TEC, des usagers scolaires en grande majorité
- Un manque de liaison directe entre Boncelles, le Sart Tilman (CHU - ULg) et Tilff



## Jalonnement - Signalétique

- Au niveau de la pénétration des axes structurants E25 et N30:
  - les signalisations RESI et touristiques sont cohérentes, elles renvoient par des routes appropriées
  - aucune signalisation n'organise le trafic poids lourds
- Au niveau de la pénétration de l'axe structurant N63:
  - un manque de hiérarchie des voiries, avec tous les accès vers les villages qui sont indiqués
  - présence d'une signalisation poids lourds (réglementation poids lourds en place)
- Au niveau des voiries secondaires:
  - profusion de signalisation, manque de structure
  - présence d'une signalisation vers les transports en commun (gares), mais les supports utilisés sont souvent peu appropriés, la rendant peu efficace
  - signalisation empirique non structurée, mise en place au fur et à mesure de l'identification des besoins
  - absence de schéma directeur touristique régional