

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE D'ANDENNE

PHASE 2 : ENJEUX ET OBJECTIFS  
RAPPORT FINAL

8 SEPTEMBRE 2025



VILLE D'ANDENNE



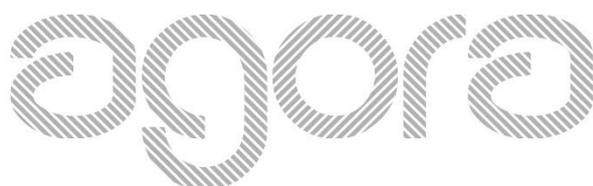
VILLE D'ANDENNE

agora

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
Num. Synthèse	8.09.2025	Type de rapport : final	4550_PCM_Andenno_Rapport_Phase_2__2023-01-19	Paul PLAK	Katia VAN ERP

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur – Directeur de Projets
- **Katia Van Erp** – Associée – Chef de Projets
- **Louis De Grady** – Chargé d'études
- **Antoine Folcque** – Chargé d'études



Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles  
Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75  
<http://www.agora-urba.be>

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>CHRONOLOGIE DU DOSSIER</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>PRINCIPES ET OBJECTIFS SUPRACOMMUNAUX</b>	<b>8</b>
3.1	Le principe STOP	8
3.2	Vision FAST	8
<b>4</b>	<b>ENJEUX GÉNÉRAUX COMMUNAUX</b>	<b>9</b>
4.1	Gérer le développement économique et urbain du territoire	9
4.2	Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à la voiture pour les courtes et moyennes distances	10
4.3	Augmenter la part modale des transport en commun	11
4.4	Gérer le trafic automobile et le stationnement pour une amélioration du cadre de vie et de la sécurité routière	12
4.5	Carte de synthèse des enjeux	13
4.6	Objectifs généraux communaux	14
<b>5</b>	<b>OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT</b>	<b>15</b>
5.1	Les objectifs en faveur des piétons	15
5.2	Les objectifs en faveur des cyclistes	15
5.3	Les objectifs pour l'amélioration des transports en commun et augmenter la multimodalité	16
5.4	Les Objectifs pour améliorer la sécurité aux abords des écoles	16
5.5	Les Objectifs pour apaiser la circulation	16
5.5.1	Automobile	16
5.5.2	Transport de marchandises	16
5.5.3	Services de mobilité	17
<b>6</b>	<b>OBJECTIFS POUR UNE MEILLEURE GESTION DU STATIONNEMENT</b>	<b>18</b>
<b>7</b>	<b>OBJECTIFS RELATIFS À LA COMMUNICATION</b>	<b>19</b>
<b>8</b>	<b>TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ENJEUX, OBJECTIFS ET DU PLAN D' ACTIONS</b>	<b>20</b>

## TABLE DES FIGURES

- *Figure 1 : Transversalité de la mobilité entre les différents modes de déplacement (source : agora)*  
7
- *Figure 2 : carte de synthèse des enjeux - phase 2 (source : agora) ..... 13*

# 1 CHRONOLOGIE DU DOSSIER

Phase	Présentation / réunion / diffusion des documents / ...	Date
Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic	Réunion de démarrage	14/09/2021
	Comité technique (intermédiaire)	30/11/2021
	Comité technique (final)	14/06/2022
	Diffusion du document final	21/06/2022
Phase 2 : Définition des enjeux et objectifs	Comité technique (phases 1 et 2)	11/10/2022
	CCATM (phases 1 et 2)	
	Collège et Conseil Communal (phases 1 et 2)	27/03/2021
	CLDR (phases 1 et 2)	
	Diffusion de la synthèse non technique à la population	
Phase 3 : Plan d'actions	Comité technique	
	3 workshops participatifs	
	CCATM	
	Collège et Conseil Communal (avant enquête publique)	
	Présentation à la CLDR	
	<b>Enquête publique</b>	

## 2 INTRODUCTION

La Ville d'Andenne a confié au bureau d'étude AGORA l'étude du **Plan communal de Mobilité**. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une nouvelle dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement, et ce pour la période d'une dizaine d'années à venir.

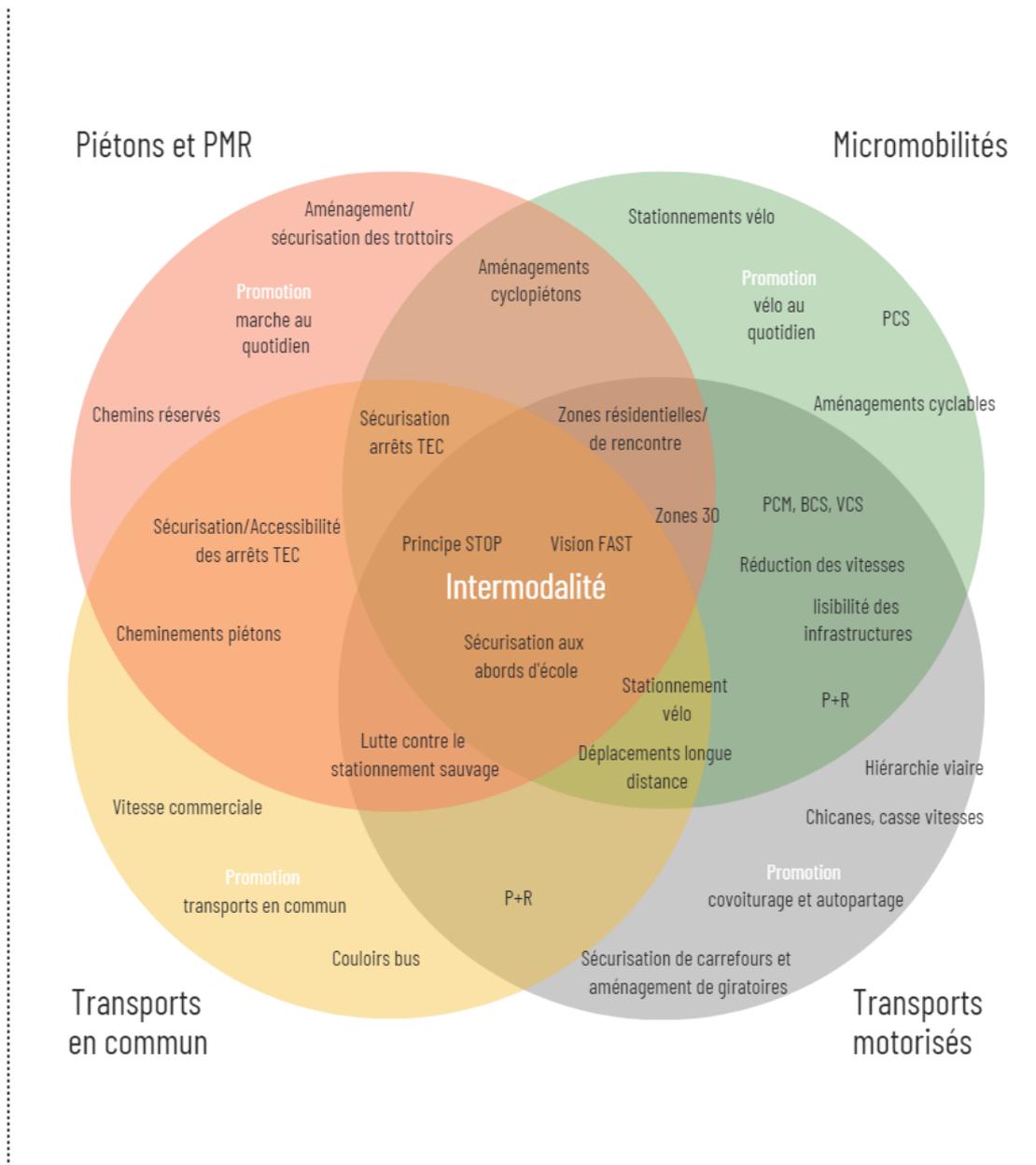
Nous rappelons les différentes phases du Plan Communal de Mobilité :

<p><b>Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic</b></p>	<p>Un diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a été dressé. Pour cela, un certain nombre de données ont été récoltées (grands projets immobilier et d'infrastructure, statistiques, relevés de trafic, données TEC, etc...) et analysées, ainsi que des relevés de terrain ont été menés.</p> <p><b>De la synthèse du diagnostic découle les différents enjeux</b></p>
<p><b>Phase 2 : Définition des enjeux et objectifs</b></p>	<p>Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude.</p> <p>Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.</p> <p><b>Ces enjeux justifient les objectifs à atteindre</b></p>
<p><b>Phase 3 : Plan d'actions</b></p>	<p>Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PCM. Il comporte trois parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ;</li> <li>• Les propositions concernant les volets thématiques ;</li> <li>• La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre ;</li> </ul> <p><b>Ces objectifs seront concrétisés par des actions à mener ou à exécuter</b></p>

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic, **le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude.**

Les propositions et fiches-actions, réalisées dans la phase 3, devront répondre à ces objectifs. Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain. Dès lors, ne confondons pas les objectifs avec les fiches-actions et propositions qui seront étayées en phase 3 de l'étude.

Les objectifs se déclinent sous forme d'**objectifs généraux**, lesquels doivent dicter les préceptes de nouveaux projets d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques à celle de la rue, de la commune, et du territoire impacté en dehors d'Andenne par les déplacements générés par la commune. Viennent ensuite, pour chaque mode de déplacement, des **objectifs plus précis menant à des actions**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.



- **Figure 1 : Transversalité de la mobilité entre les différents modes de déplacement (source : agora)**

Les objectifs spécifiques pour les différents réseaux et thématiques sont accompagnés **d'indicateurs** qui permettent **l'évaluation des résultats ou d'impact**. Cela constitue un cadre d'orientation pour le plan d'actions, qui pourra faire usage de ces indicateurs à différentes échelles spatiales (à l'échelle communale, du quartier, etc.) de façon à traduire le niveau d'ambition de chaque objectif sous forme d'une valeur cible à atteindre.

### 3 PRINCIPES ET OBJECTIFS SUPRACOMMUNAUX

#### 3.1 LE PRINCIPLE STOP

Le principe STOP, définit un ordre de priorité pour les différents modes de transport. En effet, en premier lieu, il sera prêté attention aux piétons (*Stappers*), ensuite aux cyclistes (*Trappers*), puis aux transports publics (*Openbaar vervoer*) et enfin aux transports privés (*Privé-vervoer*).

Le principe STOP, également d'application en Régions flamande et bruxelloise, est requis au cahier de charges et introduit une nouvelle hiérarchie dans la manière de planifier la politique de mobilité (objectifs et moyens) et donc de traiter les différents modes de transport. Nous retrouvons cette hiérarchisation dans les objectifs chiffrés de la vision FAST.

#### 3.2 VISION FAST

La vision de la mobilité Wallonne à l'horizon 2030 (Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfert modal – FAST) préconise des objectifs chiffrés en ce qui concerne la part modale des différents modes de transport auxquelles le PCM doit s'accommoder.

Il s'agit d'objectifs très ambitieux pour la réduction de l'usage de la voiture et l'utilisation de modes de déplacement alternatifs. Dans ce contexte, le PCM doit faire preuve d'ambition et créativité pour tendre vers ces objectifs et dès lors mettre les modes actifs et le transport en commun dans le centre du débat, comme préconisé par le principe STOP, même quand il s'agit de réaménager un carrefour ou de créer une nouvelle liaison routière.



	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
<b>TOTAL</b>	100	95

Réduire les besoins en déplacement de 5%  
→ COWORKING

Notons que pour réaliser ces objectifs, les efforts à faire sont très conséquents : la marche devra croître de 66%, le vélo devra quintupler, le bus être multiplier par 2,5, le train + 66%. Chaque PCM devra y contribuer.

## 4 ENJEUX GÉNÉRAUX COMMUNAUX

### 4.1 GÉRER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET URBAIN DU TERRITOIRE

---

Le développement économique et urbain du territoire va apporter des évolutions au niveau du nombre et du profil des déplacements. Il faudra dès lors anticiper ces évolutions pour mieux les gérer.

Andenne et Seilles sont forts convoités par du développement immobilier et de services vu la proximité de la gare. Les vastes projets Campagne d'Anton et le Master plan de Seilles sont en cours d'étude et le projet Campagne d'Anton vise de déposer le permis d'urbanisme fin mars 2023.

Le projet d'Anton prévoit un développement en 2 phases dont la première consiste en un pôle administratif et services communaux ainsi que de l'extension Arena, et la deuxième le développement de 300 à 400 logements et divers équipements publics.

Le Master plan de Seilles prévoit un développement en 5 phases pour un total de 1000 logements, 1 école, l'extension du centre de soins, des PME, du commerce et de l'HoReCa.

**L'augmentation de la population** attendue pour les années à venir favorise également l'augmentation des déplacements et la pression sur le foncier disponible. Les perspectives de l'IWEPS projettent un taux de croissance démographique compris entre 10 et 20% pour la population Andennaise d'ici 2035, soit 4.000 habitants supplémentaires en moyenne. Le PCM devra définir les principales lignes d'orientation en matière de mobilité qui serviront de guide pour l'administration communale (réflexion sur les carrefours existants qui devront absorber le flux trafic supplémentaire, raccordement des nouveaux quartiers sur des voiries collectrices aptes à gérer les flux supplémentaires, connexion du réseau structurants des modes actifs à ces nouveaux quartiers, ...).

**L'évolution prévue du nombre de logements** est particulièrement importante dans le quartier de la gare d'Andenne-Seilles à moyen terme. Pour cela, il faudra trouver des solutions permettant de limiter les nuisances associées au transport individuel et augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture.

D'un point de vue des déplacements de moyenne-longue distance, il faudra réfléchir également à la **desserte des transports en commun**, à des solutions de promotion du **covoiturage** ainsi qu'à **l'intermodalité transport en commun – vélo**.

## 4.2 PROMOUVOIR LES MODES ACTIFS EN TANT QU'ALTERNATIVE À LA VOITURE POUR LES COURTES ET MOYENNES DISTANCES

---

Il faut **promouvoir une mobilité durable l'ensemble des riverains** en favorisant autant que possible les modes actifs dans le cadre d'une commune rurale avec un centre Andenne-Seilles plus urbain.

Il faut **inciter les déplacements de proximité à pied**, tout en tenant compte des PMR. L'objectif général est de développer la qualité des cheminements piétons utilitaires pour rejoindre les principaux pôles générateurs de déplacements comme : les écoles, les commerces et équipements publics. Pour cela, il faut que le piéton retrouve sa place dans l'espace public en redistribuant l'espace entre les différents usagers, en apaisant la circulation, en adaptant l'espace au flux piéton projetés, en assurant la continuité du réseau structurant et en sécurisant les traversées.

Le vélo, dont l'utilisation a actuellement encore une vocation majoritairement récréative, doit, dans la mesure du possible, devenir un **moyen de locomotion au quotidien**, comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture. Le diagnostic a mis en évidence près d'un tiers des déplacements domicile-travail supra-communaux se font à Namur, pôles d'emplois importants, qui n'est qu'à 19 km (30 à 45 min. à vélo). Ce sont des trajets aisément faisables à vélo surtout depuis le développement du vélo électrique et du speed pédélec.

La Ville d'Andenne ambitionne donc de développer le vélo dans les années à venir aussi bien pour les déplacements au quotidien que pour les loisirs.

Les enjeux en matière de mobilité cyclable sont d'autant plus importants dans les divers noyaux d'habitat étant donné la convergence d'itinéraires cyclables potentiels ainsi que la concentration d'écoles, commerces et équipements publics. Le pôle principal de la commune est la Ville d'Andenne, suivi par Seilles . Ces deux pôles concentrent plus de 70% de la population de la commune. Dans ce cas particulier, une réflexion doit être menée sur les possibilités de **favoriser la mixité entre les différents modes de transport, de sécuriser certains itinéraires jugés trop accidentogènes pour les cyclistes, et ce n'est pas possible, trouver un itinéraire alternatif.**

Il est également important d'assurer des infrastructures de stationnement aux pôles générateurs de déplacement et favoriser l'intermodalité avec les transports en commun.

Tous ces déplacements courts ont des bénéfices très importants pour la santé individuelle et publique, sur les possibilités de contact social intergénérationnel. Le bilan environnemental est également très favorable. La **sensibilisation et l'incitation à l'usage du vélo / trottinette / speed pédélec** s'avère nécessaire pour développer plus rapidement l'utilisation de ce mode de transport. Les cyclistes novices passent nécessairement par une phase test qui permet de découvrir les avantages et d'apprécier mieux les inconvénients à leur juste proportion ensuite l'essayer, c'est l'adopter. Rappelons l'importance de faire adopter des bonnes pratiques de déplacement depuis le plus jeune âge et d'assurer la formation des enfants au brevet du cycliste.

### 4.3 AUGMENTER LA PART MODALE DES TRANSPORT EN COMMUN

---

La recherche d'une mobilité durable passe par des **transports publics attractifs** en étant notamment **compétitif sur les temps de parcours, la facilité et la fiabilité** vers les pôles principaux (scolaires – travail) par rapport aux transports automobiles.

La ville d'Andenne est desservie par un réseau de bus, ainsi que par 4 arrêts ferroviaires. Le réseau de bus en lui-même dessert bien l'ensemble des noyaux villageois mais les fréquences sont souvent très faibles en dehors des lignes situées sur les N90 et N921, ainsi qu'à proximité des arrêts ferroviaires.

Certaines entités, comme Vezin, sont bien connectées à la gare de Namur, mais pas au centre d'Andenne.

Il y a également un manque de sécurité pour les usagers TEC à cause de l'absence d'aménagement de nombreux arrêts qui se limitent à l'implantation du panneau de signalisation.

Dès lors, les fréquences et les correspondances avec les lignes de train pourraient être améliorées. En particulier, vers les PAE qui sont des pôles d'emplois importants pour la Ville d'Andenne. Il faudra chercher à **optimiser l'offre de transport public** tenant compte du contexte supra-communal. Pour cela, il s'avère important d'initier un dialogue avec les différents acteurs (TEC, écoles, entreprises, administration communale, etc.) sur les **potentialités des horaires de fonctionnement adaptés** en fonction de la desserte de transport en commun.

## 4.4 GÉRER LE TRAFIC AUTOMOBILE ET LE STATIONNEMENT POUR UNE AMÉLIORATION DU CADRE DE VIE ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

---

**Organiser la circulation automobile** afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants (trafic sur des axes appropriés, limitation des nuisances sonores, qualité de l'espace public, ...).

Dans le contexte d'Andenne, même si le réseau routier est plutôt bien organisé d'un point de vue de la hiérarchie viaire, **il faudra veiller à réduire les nuisances de la voiture privée sur certains axes et à anticiper le trafic futur généré par les différents nouveaux quartiers**. C'est le cas, entre autres sur les axes N942, N921 et N90, ainsi que la problématique des remontées de file aux 3 points de traversée de la Meuse. Les enjeux en ce qui concerne la circulation automobile sont également au niveau des abords des écoles aux heures de dépose et de reprise scolaires.

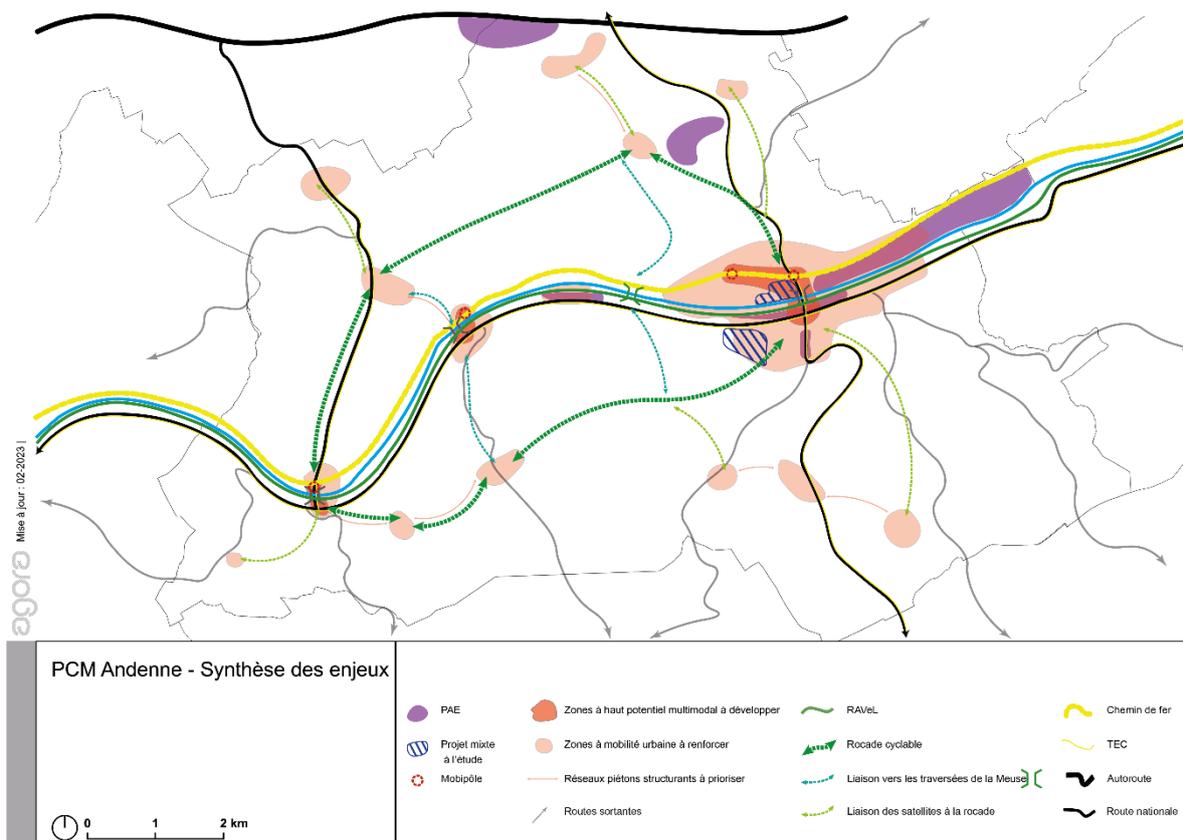
**La gestion de la circulation automobile ne peut pas être détachée des enjeux liés au stationnement**. Du diagnostic, ne ressort pas de problématique particulière par rapport à l'offre, excepté dans le vieil Andenne. Cependant, des incivilités répétées comme le stationnement sur les trottoirs dans les cœurs de village et aux abords des commerces mettent en danger les piétons. Dans ce contexte, une réflexion doit être menée sur la mise en œuvre de stationnement en chicane sur la chaussée dans les cœurs de village.

**Les enjeux liés à la dépose et reprise scolaires ne pourront pas être ignorés**. Avec les 23 établissements scolaires répartis sur la commune, Andenne doit gérer la problématique de la mise en danger des modes actifs par les incivilités des automobilistes aux abords des écoles (manque d'infrastructures sécurisées et accessibles par tous pour les modes actifs dans un périmètre de 1 à 2 km).

Si l'enjeu est de favoriser les déplacements à vélo, c'est dès le premier âge qu'il faut inculquer les réflexes et donc les déplacements à vélo pour aller à l'école.

Pour cela, il faudra également analyser les **transferts modaux des modes actifs vers les lignes de bus comme alternative à la voiture**. Le PCM prévoit donc d'étudier l'amélioration des infrastructures des arrêts de bus en vue de favoriser le report modal et de changer les comportements de façon structurelle.

## 4.5 CARTE DE SYNTHÈSE DES ENJEUX



- Figure 2 : carte de synthèse des enjeux - phase 2 (source : agora)

Cette carte de synthèse illustre les différents éléments sur lesquels la commune d'Andenne peut agir ou doit tenir compte dans le but d'atteindre ses objectifs.

Les composantes majeures du territoire et leurs interactions y sont synthétisées. Les axes structurants, dans le cas d'Andenne, sont le RAVeL, certaines lignes de bus, le chemin de fer et les voiries régionales N90, N942 et N921. Les pôles générateurs de déplacements sont concentrés principalement dans les centres d'Andenne et de Seilles et de manière plus éparse dans les cœurs de village. Les autres zones génératrices de déplacements sont les PAE ainsi que les projets mixtes à l'étude au centre d'Andenne.

Un potentiel de mobipôles sont localisés des arrêts ferroviaires à proximité immédiate d'axes structurants et de zones à mobilité urbaine à renforcer.

La rocade cyclable a pour but de relier de manière rapide, sécurisée et agréable les agglomérations proches de la ville d'Andenne et de la Meuse. Pareillement, il est intéressant de lier le RAVeL et les traversées de la Meuse à cette rocade cyclable. Enfin, dans une moindre mesure, les villages satellites seront connectés à la rocade.

## 4.6 OBJECTIFS GÉNÉRAUX COMMUNAUX

---

La Ville d'Andenne souhaite donc :

- ✦ Gérer le développement économique et urbain du territoire **ayant une incidence sur la mobilité** ;
- ✦ Développer plus particulièrement **les modes actifs au quotidien** : piétons et micromobilité ;
- ✦ Favoriser la **multimodalité** en tant qu'alternative à la voiture ;
- ✦ **Apaiser le trafic automobile** et diminuer ses nuisances dans les quartiers résidentiels ;

Ces objectifs généraux seront ensuite déclinés dans les différents modes de déplacements.

## 5 OBJECTIFS PAR MODE DE DÉPLACEMENT

Par mode de déplacement, les enjeux ont été dégagés en conclusion du diagnostic. Ce sont les éléments qui justifient les objectifs à atteindre à un horizon de 10 ans.

Les actions mises en œuvre sont mesurables et objectivables via des indicateurs de résultats et d'impacts pour s'assurer de l'avancement de l'objectif à atteindre.

### 5.1 LES OBJECTIFS EN FAVEUR DES PIÉTONS

- Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons **en tenant compte de l'accessibilité des PMR** ;
- **Garantir un cheminement continu** au moins d'un côté de la voirie ;
- Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes ;
- Promouvoir les itinéraires de marche de loisir **et adapter certains tronçons pour les déplacements quotidiens** ;
- Réflexion pour des espaces partagés dans les cœurs de village, les zones résidentielles où le gabarit de voirie est étroit ;
- Organiser le stationnement en chaussée pour libérer les trottoirs.

### 5.2 LES OBJECTIFS EN FAVEUR DES CYCLISTES

- Développer le vélo, aussi bien **pour les déplacements au quotidien** que pour les loisirs ;
- Définition d'un réseau cyclable structurant clair et connecté au supra-communal :
  - × Liaisonner le réseau aux autres communes limitrophes ;
  - × Relier aux arrêts de transport en commun et pôles générateurs de déplacement ;
  - × Relier les villages entre eux.
- Priorisation des interventions ;
- Proposition de nouveaux SUL ;
- Investissement dans des parkings pour les vélos de qualité et en quantité
- Sensibilisation, information et encouragement de la pratique du vélo via la Commune.

### **5.3 LES OBJECTIFS POUR L'AMÉLIORATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET AUGMENTER LA MULTIMODALITÉ**

---

- Faire de la gare d'Andenne un pôle multimodal et/ou mobipôle. Réfléchir à la pertinence d'un autre pôle multimodal ;
- Faciliter le rabattement des modes actifs aux arrêts de transport en commun (bus et train) ;
- Amélioration des correspondances (révision du réseau TEC Est BW pour 2024) ;
- Préciser les arrêts de bus à aménager ;
- Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilités (OCBM) ;
- Promouvoir le transport en commun pour les déplacements au quotidien.

### **5.4 LES OBJECTIFS POUR AMÉLIORER LA SÉCURITÉ AUX ABORDS DES ÉCOLES**

---

- Sensibiliser les parents et élèves à un changement de comportement ;
- Améliorer l'accessibilité pour les modes actifs aux abords des écoles (trottoirs sécurisés de 1,5 m dans un rayon de 1 km minimum) ;
- Protéger les écoles des nuisances liées à la voiture ;
- Installer des stationnements vélo.

### **5.5 LES OBJECTIFS POUR APAISER LA CIRCULATION**

---

#### **5.5.1 AUTOMOBILE**

- Évaluer les impacts des futurs projets sur la mobilité ;
- Modérer graduellement la vitesse sur les axes régionaux ;
- Sécuriser les carrefours problématiques (aux abords des traversées de la Meuse) ;
- Limiter le trafic de fuite sur les voiries communales ;
- Apaisement du trafic dans les quartiers d'habitat et dans le centre d'Andenne- (zone 30 ou résidentielle) ;
- Envisager des boucles de sens unique dans les quartiers résidentiels.

#### **5.5.2 TRANSPORT DE MARCHANDISES**

- Mise en place d'itinéraires poids lourds où des problèmes sont identifiés ;
- Limiter le trafic de fuite des poids lourds sur les voiries communales ;

- Interdire la circulation des poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier (excepté desserte locale) ;
- Sécuriser les axes problématiques.

### **5.5.3 SERVICES DE MOBILITÉ**

- Favoriser le covoiturage ;
- Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité ;
- Pérenniser les services de mobilité à destination des personnes isolées et PMR.

## 6 OBJECTIFS POUR UNE MEILLEURE GESTION DU STATIONNEMENT

- Anticiper et adapter si nécessaire le plan de stationnement suite aux développements urbanistiques dans le centre d'Andenne – Seilles ;
- Réorganiser la dépose et reprise scolaire via des Kiss & Drive et rues scolaires ;
- Réorganiser le stationnement en chaussée dans les cœurs de village : attention à l'espace résiduel pour le passage des engins agricoles ;
- Information et communication avec les automobilistes sur les possibilités de stationnement ;
- Anticiper la demande en stationnement sécurisé (type boxes vélos), notamment à destination des riverains dans les zones résidentielles d'habitation sans garage.

## 7 OBJECTIFS RELATIFS À LA COMMUNICATION

### La communication, bien plus qu'un objectif : un devoir

- **Informier et sensibiliser la population**, pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence ;
- Favoriser une **participation active à la mobilité** vers et avec le **citoyen** et les **acteurs locaux** ;
- **Cibler le public des enfants et adolescents** ;
- Favoriser l'**interaction entre la population, les acteurs locaux, le bureau d'études et les autorités communales** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) ;
- Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**.

# 8 TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ENJEUX, OBJECTIFS ET DU PLAN D' ACTIONS

Les enjeux et objectifs sont synthétisés dans le tableau ci-dessous qui permet d'énumérer la liste des fiches actions proposées à la Commune d'Andenne pour réaliser son PCM pour les 10 ans à venir.

Au fur et à mesure de l'élaboration des fiches actions et avec l'aide des groupes de travail, nous établissons ensemble les esquisses nécessaires à concevoir des aménagements d'espaces publics répondant aux enjeux du PCM.

Volet	Conclusion Phase 1	Objectif Phase 2	Fiches actions Phase 3
 <p><b>Volet 1 : Piéton et PMR</b></p>	Andenne souhaite développer la marche au quotidien	Les grandes orientations du réseau piéton projeté	<b>Volet 1 : Amélioration de la mobilité piétonne</b>
	Les déplacements piétons sont observés principalement dans le centre d'Andenne - Seilles et à proximité des nombreuses écoles	Etablir les axes principaux à l'échelle des centres et noyaux d'habitat, relier les pôles d'attraction et les pôles de transport en commun dans un rayon maximum de 15 min à pied. Rénover et améliorer en priorité les cheminements piétons entre les pôles générateur de déplacement <b>Intégration de l'étude de Tous à Pied</b>	<b>Fiche 1.1 :</b> Réseau piéton structurant de Andenne - Seilles <b>Fiche 1.2 :</b> Réseau piéton structurant de Bonneville <b>Fiche 1.3 :</b> Réseau piéton structurant de Landenne <b>Fiche 1.4 :</b> Réseau piéton structurant de Mazaret <b>Fiche 1.5 :</b> Réseau piéton structurant de Namêches <b>Fiche 1.6 :</b> Réseau piéton structurant de Sclayn <b>Fiche 1.7 :</b> Réseau piéton structurant de Thon-Samson <b>Fiche 1.8 :</b> Réseau piéton structurant de Vezin
	Dans les villages, les accotements le long des habitations sont souvent occupés par des véhicules obligeant le piéton à marcher sur la route (contraignant pour les PMR)	Garantir un cheminement continu et sécurisé	> Intégré dans le volet : Gestion du stationnement
	Nombreux trottoirs et traversées inaccessibles	Intégrer l'accessibilité des PMR dans les futurs aménagements L'accessibilité des PMR est prise en compte à travers les différents mode de déplacement dont les piétons	> Intégré dans les volets : Réseaux structurants des modes actifs
	Nombreuses voiries étroites et sinueuses dans les cœurs de village	Réflexion pour des espaces partagés / zone résidentielle / de rencontre dans les cœurs de village, et zones résidentielles	> Intégré dans le volet : Hiérarchisation du réseau routier et régime de vitesse
	Point noir : traversées dangereuses au niveau des régionales	Sécuriser ce point en particulier	<b>Esquisse : à définir</b>

 <b>Volet 2 : Cyclable</b>	Un réseau cyclable encore peu développé	Les grandes orientations du réseau cyclable projeté	<b>Volet 2</b> : Amélioration de la mobilité cyclable
	Réseau existant incomplet - réseau points nœuds pas toujours adapté pour le vélo au quotidien	<p>Définition d'un réseau cyclable communal clair et connecté à ceux des 7 communes voisines.</p> <p>Rabattement de ce réseau vers les arrêts des transports en commun (principalement les 4 gares), parking de co-voiturage, ...</p> <p>Relier les villages entre eux</p> <p>Améliorer la perméabilité du réseau cyclable, notamment en ouvrant des SUL où c'est techniquement possible et des nouveaux chemins réservés</p> <p><b>Intégration des projets dans le cadre du PiWaCy</b></p>	<b>Fiche 2.1</b> : Réseau cyclable structurant
	Faible offre de stationnement vélo	Réflexion localisation, nombre et qualité des stationnements aux pôles générateurs de déplacements mais aussi aux arrêts de bus, dans des quartiers anciens avec de nombreux logements sans garage.	<b>Fiche 2.2</b> : Stationnement vélo
	Très faible part modale du vélo dans la commune	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo. Communiquer sur les déplacements à vélo et VAE vers les communes limitrophes	<p><b>Fiche 2.3</b> : Promotion du vélo via des actions telles que semaine de la mobilité, brevet cycliste, challenge mobilité et autres</p> <p>&gt; Intégré dans le volet : Communication</p>
	Points noirs : voir dossier de candidature PiWaCy + ceux du futur réseau structurant cyclable	Sécuriser ces points en particulier	<b>Esquisses : à définir</b>
 <b>Volet 3 : Transports en commun</b>	Faible part modale des transports en commun. Cependant une grande partie de la population proche d'un arrêt de bus excepté le sud-est de la commune	Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail / domicile-école	<b>Volet 3</b> : Promotion des transports en commun
	4 arrêts ferroviaires et relative bonne desserte TEC	Faciliter le rabattement des modes actifs à ces points d'arrêts	> Intégré dans les volets : réseaux structurants des modes actifs
	Problèmes d'accessibilité de certains arrêts TEC	Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC	<b>Fiche 3.1</b> : Sécurisation des abords des arrêts de bus pour les modes actifs
	Manque de stationnement vélo aux arrêts TEC	Favoriser l'intermodalité bus-vélo	<p>&gt; Intégré dans la fiche : Stationnement vélo</p> <p>&gt; Intégré dans le volet : Réseau cyclable structurant</p>
	Mauvaise fréquence de certaines lignes de bus (hors des axes régionaux)	Participer et s'investir dans les stratégies mises en place dans les bassins de mobilités (OCBM).	<b>Fiche 3.2</b> : Amélioration de l'attractivité des services souhaitée
<b>Volet 4 : Intermodalité</b>	<p>Il y a sur la commune deux nœuds modaux importants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Seilles, Gare des bus et gare SNCB ;</li> <li>•Andenne 4 Coins (croisement entre la N921 et la N90).</li> </ul>	Gare des bus comme pôle intermodal	<b>Volet 4</b> : Intermodalité
	Actuellement les transports en commun ne sont pas une alternative possible pour les Andennais qui habitent hors des axes N90 et N921, ainsi qu'à proximité des arrêts de gare.	nombreuses lignes de bus en connexion avec les gares avec une trop faible fréquence pour l'intermodalité	> Intégré dans la fiche : Amélioration de l'attractivité des services souhaitée

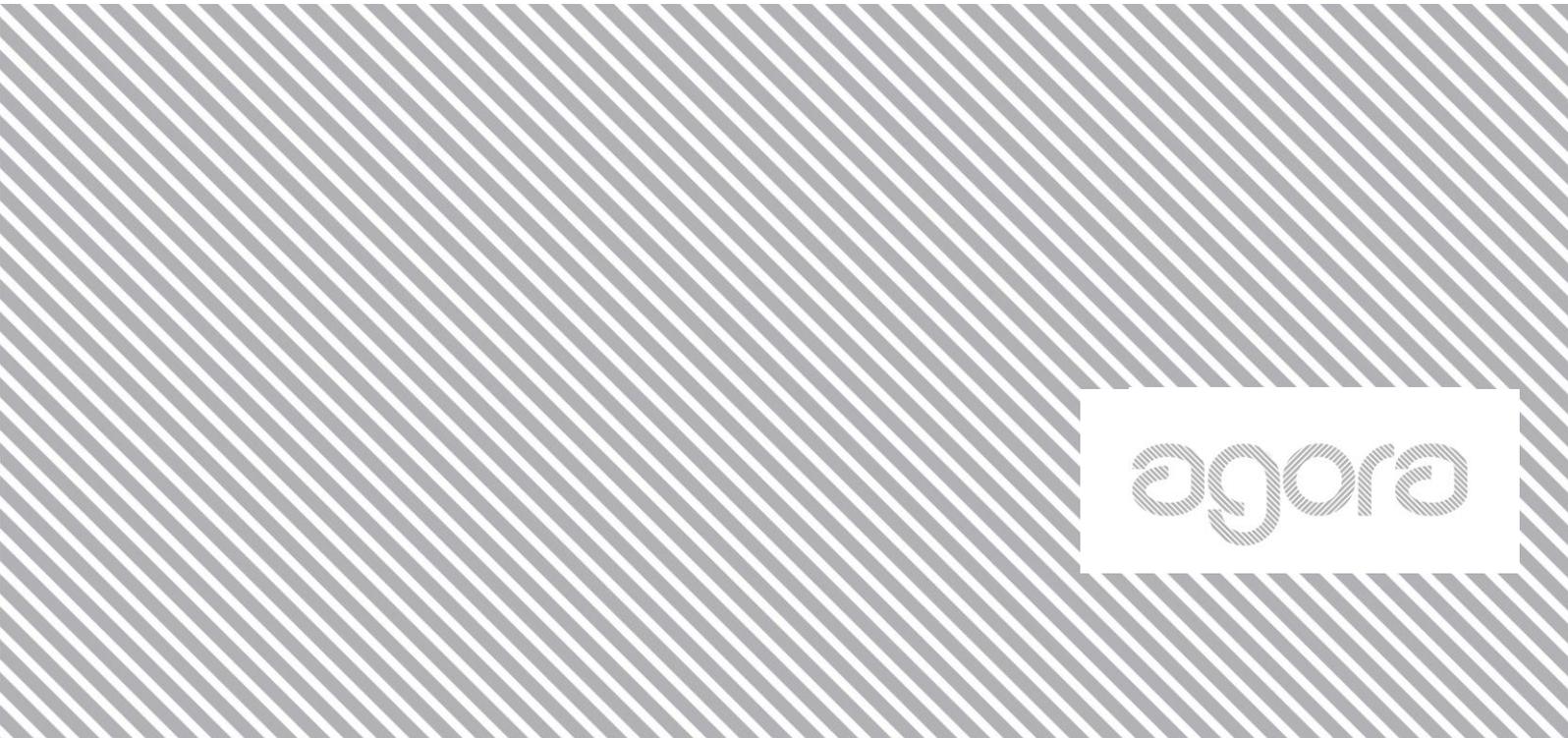
 <b>Volet 5 : Mobilité scolaire</b>	Embouteillages et incivilités aux abords des écoles lors des déposes et reprises scolaires	Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes. Promouvoir les modes actifs sur les distances courtes.	<b>Volet 5</b> : Sensibilisation et promotion de la mobilité alternative au sein des écoles > Intégré dans la fiche : Promotion des transports en commun
	Insécurité pour les piétons et inaccessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR)	Améliorer et sécuriser le déplacement des modes actifs à proximité des écoles	<b>Fiche 5.1</b> : Sécurisation aux abords des écoles > Intégré dans la fiche : réseau cyclable structurant
	Manque de stationnement pour les vélos	Prévoir stationnement sécurisé au sein des écoles et à l'extérieur (parents cyclistes)	> Intégré dans la fiche : stationnement vélo
	Points noirs : Manque d'aménagement pour faire respecter la zone 30 principalement aux abords des régionales	Sécuriser ce point en particulier	<b>Esquisse : à définir</b>
 <b>Volet 6 : Réseau routier</b>	Le réseau structurant d'Andenne est composé de 2 axes régionaux importants nord-sud et 1 est-ouest	Conserver le trafic de transit sur ces axes et modérer graduellement les vitesses sur les axes régionaux à l'approche des agglomérations	<b>Volet 6</b> : Hiérarchisation du réseau routier et régime de vitesse > Intégré dans les fiches : réseaux structurants des modes actifs
	La Meuse rend difficile les liaisons nord-sud sur le territoire. C'est au niveau de ses points de traversée que le trafic est fortement ralenti aux heures de pointe	Amélioration de la gestion du trafic à ces points	
	Eviter les trafic de fuite	Envisager des boucles en sens unique si nécessaire dans les zones résidentielles Prévoir des aménagements dissuasifs en entrée de village / zones résidentielles	
	Un réseau de liaison et de collecte constitués des petites voiries étroites et sinueuses	Améliorer la cohabitation des différents modes de transport	<b>Fiche 5.1</b> : Sécurisation des cœurs de village > Intégré dans les volets : réseaux structurants des modes actifs
	Vitesse non adaptée à l'infrastructure existante et la fonction résidentielle	Améliorer la cohabitation des différents modes de transport et apaisement des quartiers / traversées de village	
	Plusieurs nouveaux projets d'urbanisation	Évaluer les impacts futurs de ces projets sur la mobilité Recommander des actions à mettre en œuvre afin de garantir leur accessibilité plurimodale et des mesures incitatives aux comportements innovants <b>Intégration de l'étude de comptage réalisée en mai 2022</b>	<b>Fiche 5.2</b> : Recommandation pour les nouveaux projets
	Malgré l'inexistence de problèmes spécifiques de sécurité routière, la géométrie de certains carrefours pourrait induire à des comportements inappropriés de la part des automobilistes	Sécurisation des carrefours problématiques	<b>Esquisses: à définir</b>
 <b>Volet 7 : Gestion de la demande</b>	Plusieurs nouveaux projets d'urbanisation	Évaluer les impacts futurs de ces projets sur la mobilité valeurs-guide du stationnement à intégrer dans les nouveaux projets Recommander des actions à mettre en œuvre afin de garantir leur accessibilité plurimodale et des mesures incitatives aux comportements innovants	<b>Volet 7</b> : Gestion de la demande > Intégré dans les fiches : Gestion du stationnement / Hiérarchisation du réseau routier et régime de vitesse

 <p><b>Volet 8 : Stationnement</b></p>	<p>Aucun disfonctionnement majeur n'a été établi, ni constaté dans le diagnostic excepté dans le vieil Andenne</p>	<p>Améliorer la gestion du stationnement dans le vieil Andenne</p> <p>Etude de P+R au sein de la commune</p> <p>Réorganiser le stationnement sur la chaussée dans les cœurs de village (attention particulière pour laisser le passage des engins agricoles)</p> <p>Réorganiser le stationnement aux abords des écoles et information des parents</p> <p>Esquisse spécifique pour le stationnement en chaussée dans les villages</p>	<p><b>Volet 8 : Gestion et valeurs-guide du stationnement</b> &gt; Intégré dans les fiches : réseaux structurants des modes actifs</p> <p>&gt; Intégré dans la fiche : Sécurisation aux abords des écoles</p> <p><b>Esquisse : à définir</b></p>
 <p><b>Volet 9: Transport de marchandises</b></p>	<p>Le réseau structurant d'Andenne est composé de 2 axes régionaux importants nord-sud et 1 est-ouest</p>	<p>Mise en place itinéraires poids lourds</p> <p>Limiter le trafic de fuite des poids lourds dans les tronçons résidentiels</p> <p>Sécuriser les axes problématiques</p>	<p><b>Volet 9 : Gestion du trafic poids-lourds</b></p> <p><b>Esquisse : à définir</b></p>
 <p><b>Volet 10 : Communication</b></p>	<p>Peu de communication ciblée sur la mobilité alternative</p>	<p>Favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux</p>	<p><b>Volet 10 : Communication</b></p>









agora