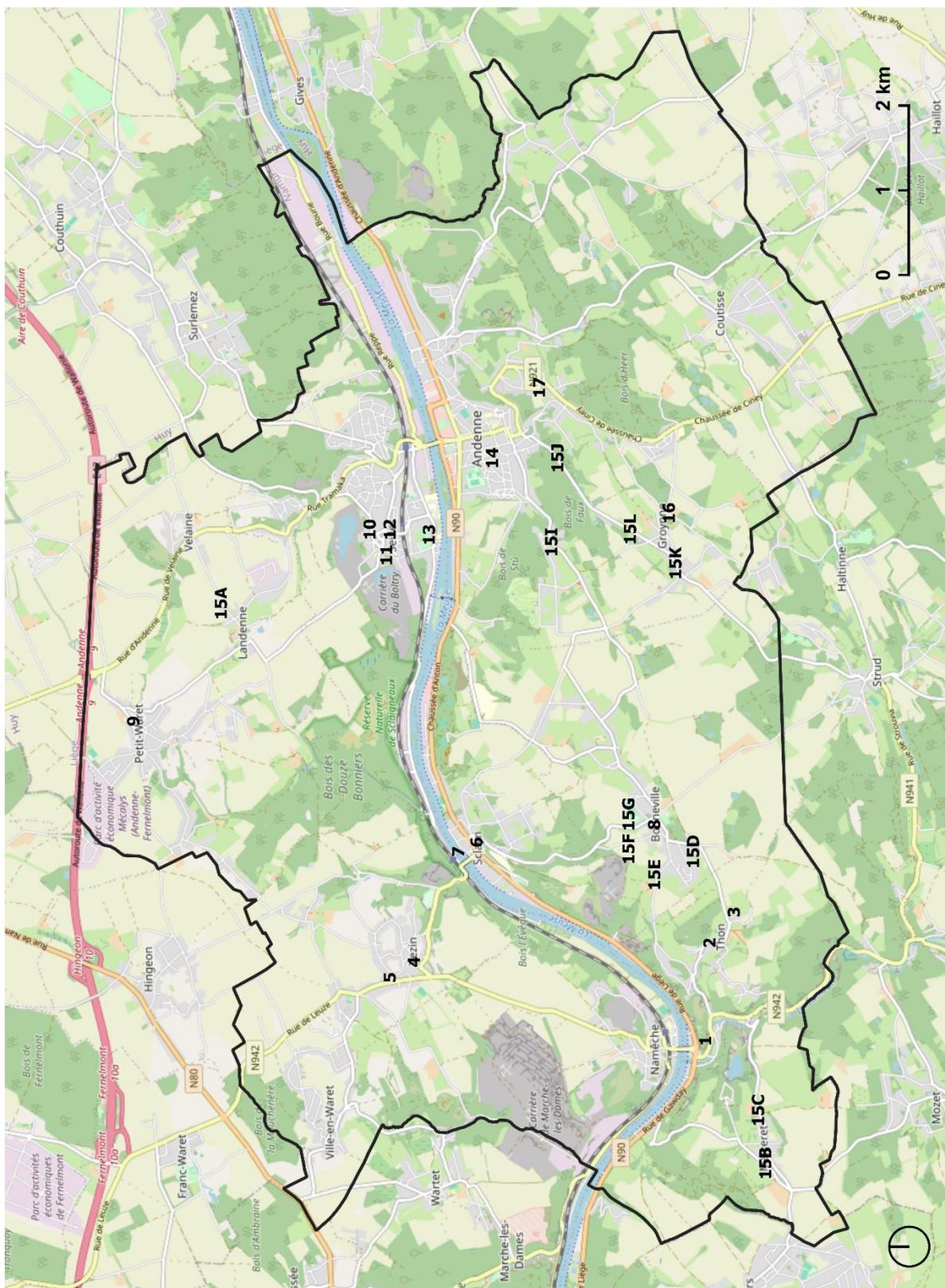


# 1 LOCALISATION DES ESQUISSES



Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 1 :  
Réalisation de connexions sécurisées et accessibles entre le RAVeL et le réseau viaire**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW TEC	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> SPW-MI Commune Zone de police TEC
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Sécuriser les déplacements des automobilistes
- ✓ Permettre des transferts modaux de façon plus fluide et efficace

Le projet vise à créer des connexions sécurisées et accessibles entre le RAVeL et le réseau viaire existant, en transformant cette section aujourd'hui dominée par l'automobile en un véritable corridor intermodal. Il s'agit d'assurer une continuité cyclable et piétonne ininterrompue, permettant aux usagers de rejoindre facilement les pôles générateurs de déplacements tout en réduisant la vitesse des véhicules motorisés. L'ambition est de rééquilibrer l'espace public pour favoriser les modes actifs, les transports en commun (arrêt de bus), améliorer le confort de tous et encourager la multimodalité.

## CONTEXTUALISATION

---

Aujourd'hui, la N90 est organisée autour d'une large berme centrale conçue pour fluidifier le trafic automobile et qui incite à la vitesse. Les rayons de giration du carrefour contribuent à des passages rapides, au détriment de la sécurité des cyclistes et des piétons. Ceux qui souhaitent rejoindre Namèche depuis le RAVeL sont contraints d'emprunter des escaliers ou d'emprunter la N90 en sortant du RAVeL, un itinéraire dangereux et peu accueillant.

Les trottoirs sont étroits, mal adaptés aux déplacements, le quai de l'arrêt de bus est trop étroit et inaccessible aux PMR, et la continuité cyclable est quasiment inexistante sur ce tronçon. L'objectif de cette esquisse est de repenser l'aménagement futur pour supprimer les ruptures de parcours, sécuriser les traversées et garantir un usage serein des liaisons actives.

## SITUATION ACTUELLE

---



*Figure 1 : Vue de la situation existante sur la N90*

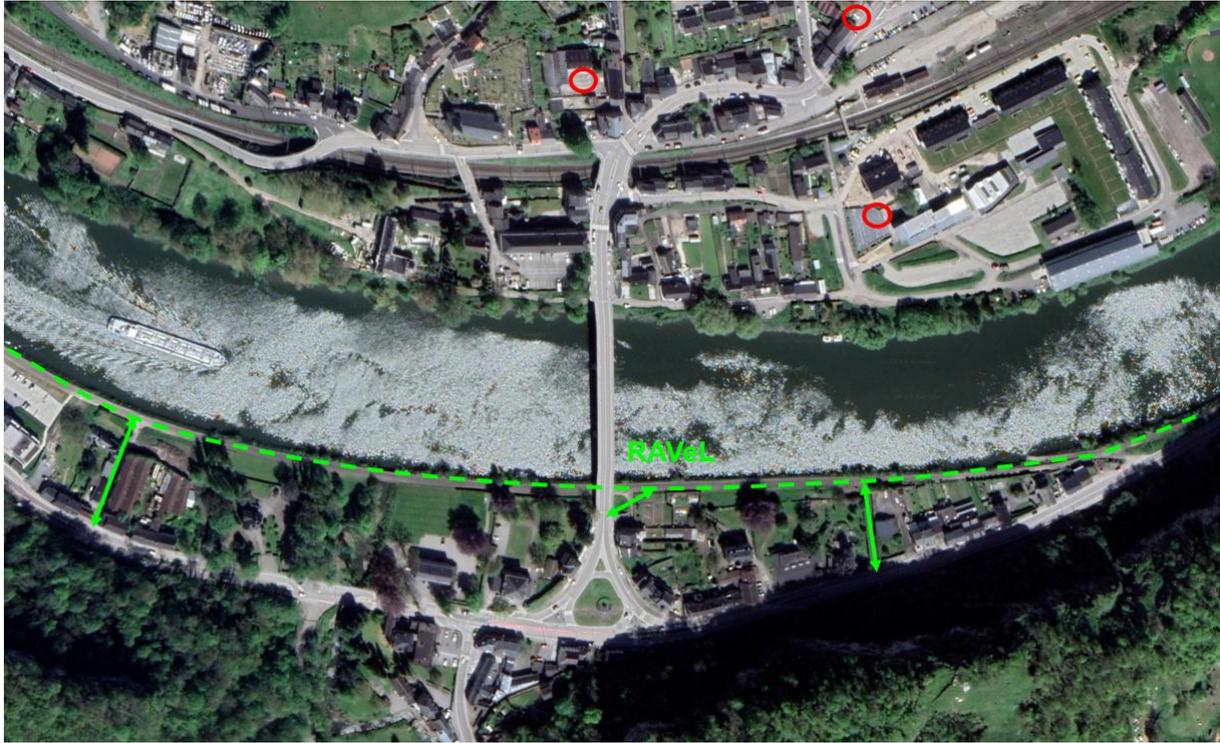


Figure 2 : Schéma de la situation existante avec les cheminements cyclopiétons (en vert) et la localisation des pôles générateurs de déplacement principaux (en rouge)

## CONCEPT

---

La proposition de l'intervention consiste à supprimer la berme centrale pour libérer l'espace au profit des modes actifs. Cet espace récupéré permettra :

- de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle le long de la N90, côté Meuse ;
- d'effectuer une liaison directe et sans rupture avec le RAVeL ;
- de faciliter l'insertion dans le carrefour grâce à un aménagement de type « hollandais » : des îlots refuge protégeront les traversées cyclistes et piétonnes.

Sur le pont N942, où la largeur ne permet pas de voie cyclable dédiée :

- Une bande cyclable suggérée (bande ocre + chevrons : voir exemple ci-contre) sera marquée au sol pour signaler la présence des vélos et alerter les automobilistes ;
- un schlammage de couleur renforcera la lisibilité des trajectoires des cyclistes lorsqu'elles se réinsère sur la voirie ;
- l'arrêt de bus existant sera réorganisé en voirie, protégé par une bande blanche continue interdisant tout dépassement, et la piste passera derrière le quai (18 mètres de long) afin d'éviter les conflits d'usage. Du stationnement vélo y sera également aménagé à proximité du quai.

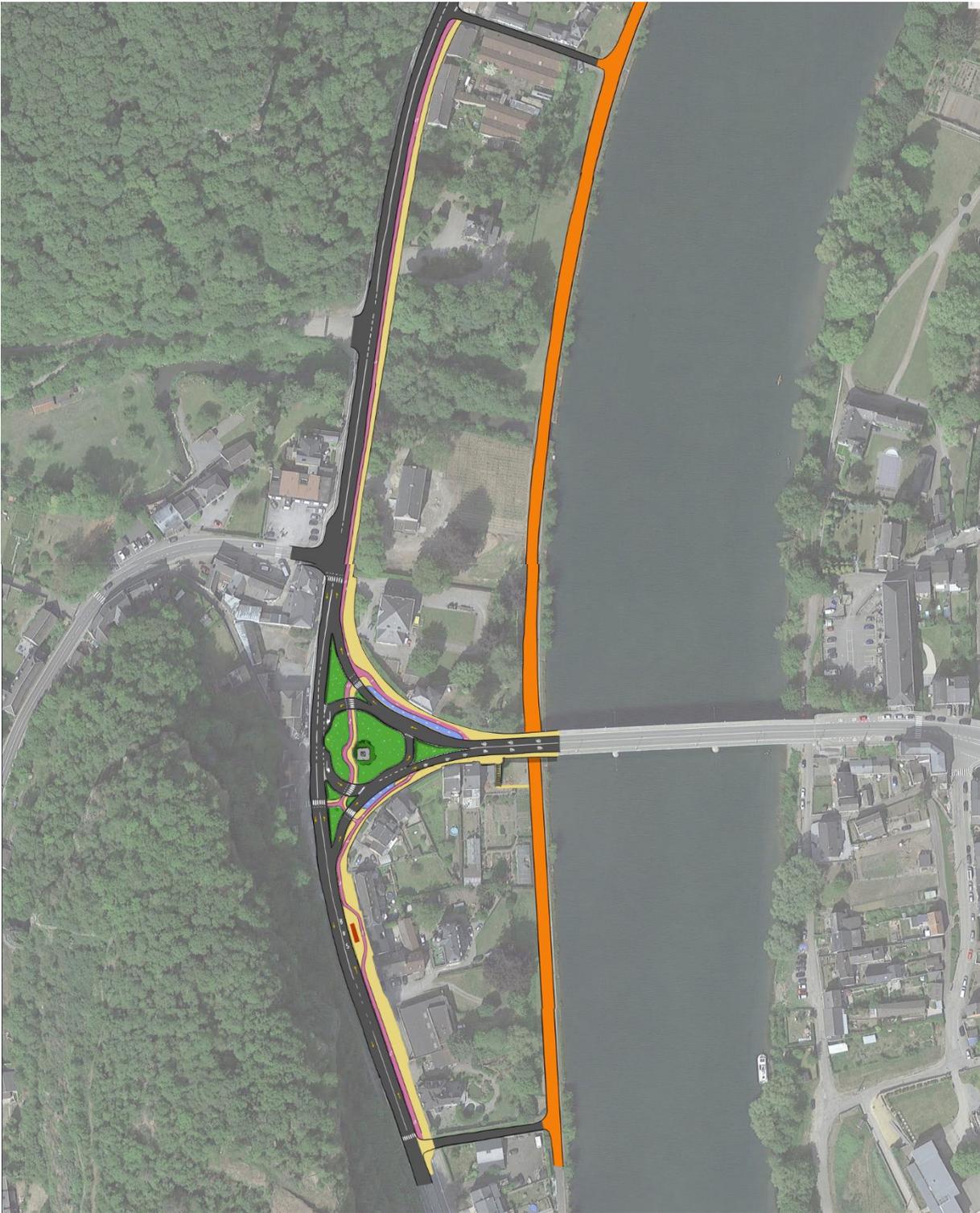


Au niveau du carrefour en T :

- L'îlot directionnel existant du carrefour : sera mis en valeur, gagnant en densité et en biodiversité pour offrir un cadre apaisé et diminué ainsi l'aspect autoroutier des lieux ;
- Une signalétique spécifique, comprenant panneaux directionnels et marquages au sol, sécurisera la traversée des piétons et des cyclistes ;
- Un maximum de places de stationnement sera conservé afin de répondre aux besoins des riverains.

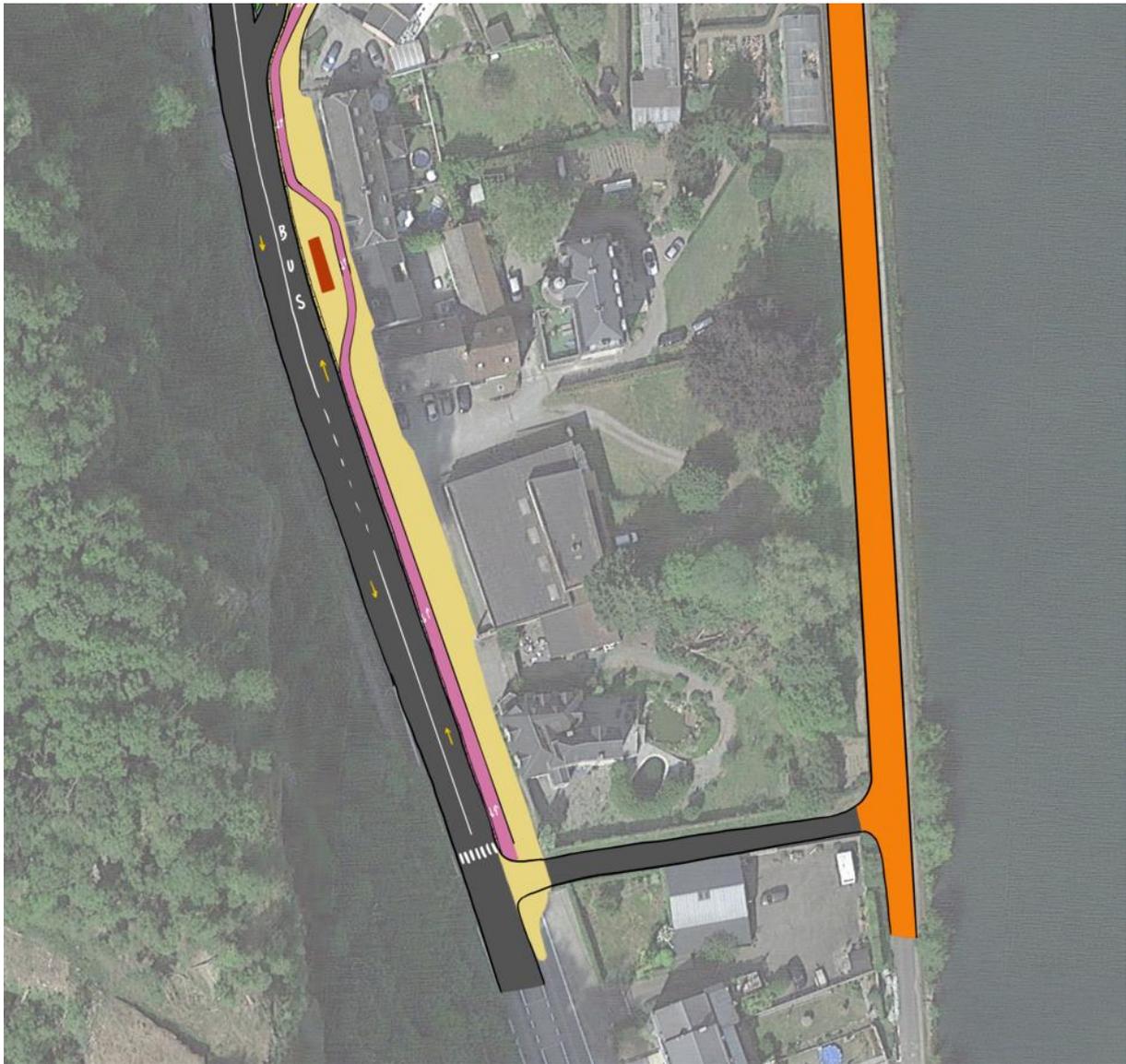
Pour rappel, Les aménagements sur les routes régionales se devront de faire l'objet d'un audit de sécurité routière et d'étude approfondie par les services du SPW.

CONCEPT









### **BÉNÉFICES ATTENDUS**

Ce réaménagement garantira aux piétons des trottoirs élargis et accessibles, continus et dotés de traversées clairement délimitées, supprimant les obstacles et améliorant le confort de marche. Les cyclistes bénéficieront d'un itinéraire sécurisé, sans rupture, avec un accès direct au RAVeL et aux services environnants. Les usagers des transports publics verront leurs arrêts intégrés dans un espace plus sécurisé, qualitatif et accessible. Cet ensemble d'amélioration permet de réaliser un pôle multimodal. Enfin, les automobilistes profiteront d'une meilleure visibilité de tous les usagers et d'une réduction des points de conflits, tout en conservant le stationnement de proximité et une circulation plus apaisée, favorisant une cohabitation harmonieuse de tous les modes.

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Trottoirs larges et continus, traversées sécurisées	Piste bidirectionnelle continue, accès direct au RAVeL	Maintien des arrêts, embarquement facilité	Réduction des points de conflit, meilleure visibilité
Accessibilité	Suppression d'obstacles, continuité sans rupture	Accès facilité depuis l'est et l'ouest du site	Arrêts en voirie clairement délimités	Conservation des stationnements et accès routiers principaux
Sécurité	Séparation nette piétons/voitures	Chevrons et marquages colorés, carrefour « hollandais » sécurisant	Qualité de l'espace autour des quais	Vitesse modérée induite par nouvelle géométrie du carrefour
Transfert modal	Liaison claire vers les pôles cyclables et RAVeL	Encouragement à l'usage du vélo grâce à un itinéraire protégé	Correspondances optimisées avec le réseau de bus/tram	Autres modes rendus attractifs

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 2 :  
Meilleure visibilité de l'établissement scolaire**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW TEC	<b><u>Montant</u></b> €	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Meilleure visibilité de l'école

L'aménagement de la rue de Thon a pour but de renforcer la sécurité et la lisibilité du secteur autour de l'école et de l'arrêt de bus, où la circulation des modes actifs est la plus dense (surtout aux heures de dépose et reprise scolaires). Il s'agit d'apaiser la vitesse automobile, de créer un repère visuel fort pour rappeler la présence scolaire et de sécuriser les piétons et l'arrêt de bus malgré l'espace contraint.

**CONTEXTUALISATION**

Aujourd'hui, la rue de Thon supporte des vitesses inadaptées sans aucune séparation piétonne, alors même qu'elle dessert une école primaire et un arrêt de bus. L'absence de trottoirs oblige les enfants et leurs parents à cheminer sur le même espace que les véhicules, tandis que la zone d'arrêt n'est ni clairement délimitée ni équipée pour protéger les usagers lorsqu'ils attendent le bus. Cette configuration génère un fort sentiment d'insécurité et des conflits d'usage entre automobilistes et piétons.

## SITUATION ACTUELLE

---



*Figure 3 : Vue de la situation existante sur la rue de Thon*

## CONCEPT

---

Le cœur du dispositif consiste en :

- Un marquage au sol fortement coloré, déployé en amont et en aval de l'école pour attirer l'attention des conducteurs de la présence d'un flux important d'élèves ;
- Une zone d'attention, de teinte distincte, matérialise la liaison entre l'accès de l'école et l'arrêt de bus, renforçant la continuité et la visibilité du parcours piéton.

La signalisation scolaire pour renforcer les aménagements sont :

- un grand « crayon jaune » rappelle aux automobilistes qu'ils sont à proximité d'une école et qu'ils doivent ralentir ;
- sur la grille de la cour existante est accroché des éléments colorées (voir exemple ci-contre), créant un repère visuel attractif.



Faute d'emprise suffisante pour créer un véritable trottoir, la rue sera aménagée en espace partagé:

- Les marquages au sol mettront en évidence les chemins de désir des piétons ;
- Les marquages ludiques, dessinés sous forme de motifs géométriques et de couleurs vives, signaleront la fonction scolaire de la rue ;
- Une signalétique complémentaire (panneau « Ralentir – École ») viendra renforcer le message et guider le regard des conducteurs.

## CONCEPT

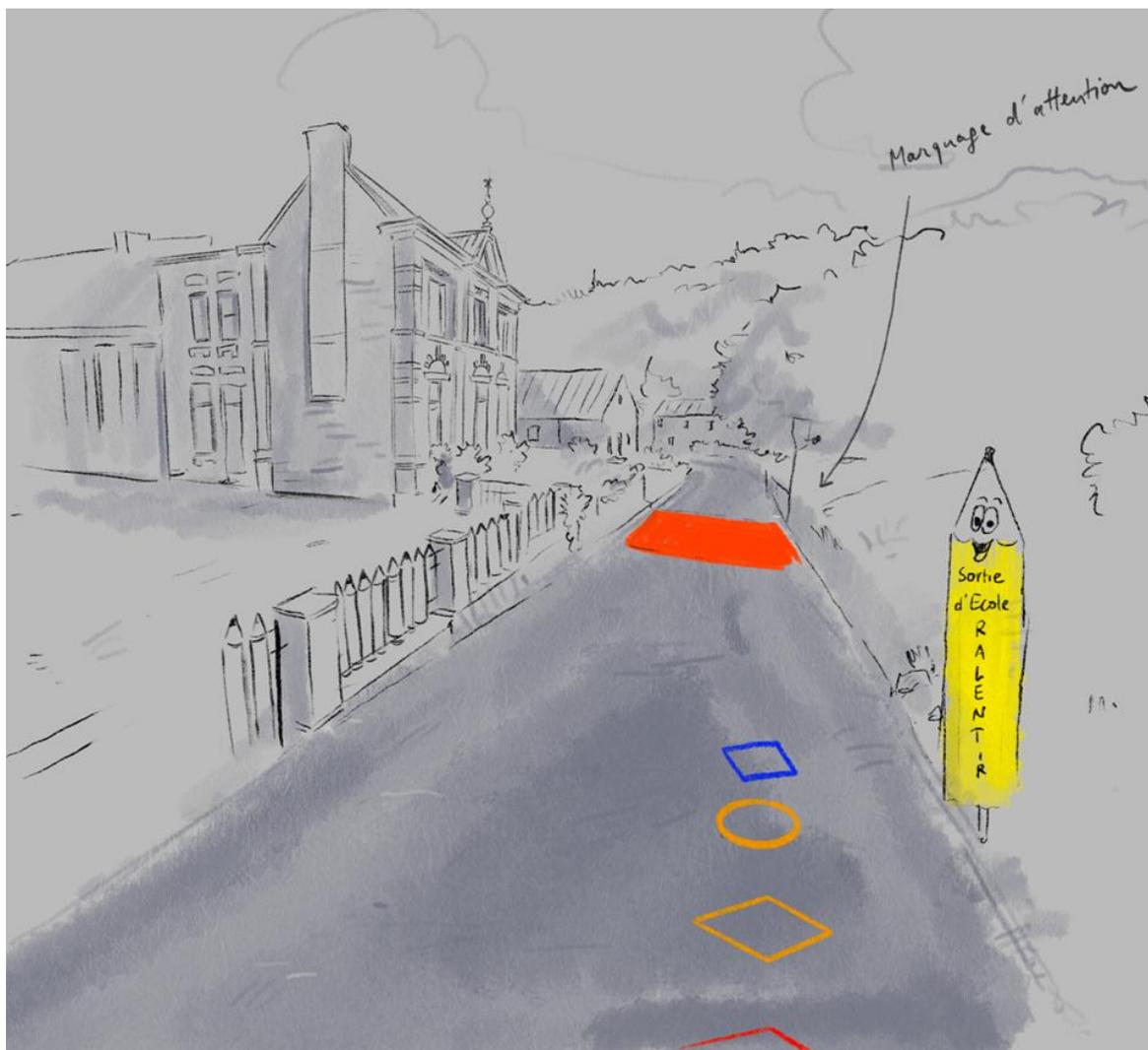


Figure 4: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

Les marquages canaliseront instinctivement le flux des piétons et en particulier les enfants jusqu'à l'arrêt de bus. Les cyclistes profiteront d'une vitesse automobile réduite et d'un environnement plus apaisé. Les usagers des transports publics bénéficieront d'une aire d'arrêt plus formelle et plus sûre, facilitant les montées et descentes du bus. Enfin, les automobilistes seront sensibilisés à l'approche de l'école par la signalisation renforcée, conduisant à une réduction des vitesses et à une meilleure cohabitation avec tous les usagers de la route.

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Parcours linéaire repéré, sans ruptures ni détours	Espace partagé apaisé, sans obstacles	Aire d'arrêt dégagée, embarquement plus rapide	Circulation plus fluide grâce à l'organisation du partage de la chaussée
Accessibilité	Zones colorées guidant le chemin vers l'arrêt de bus	Accès facilité par la réduction des vitesses	Arrêt clairement délimité et repéré	Voie clarifiée pour mieux anticiper la zone scolaire
Sécurité	Visibilité accrue des piétons (marquages et signalisation)	Vitesse modérée, diminution des conflits	Montées et descentes protégées	Ralentissement systématique dans la zone d'école
Transfert modal	Marquages ludiques et pictogrammes pour mieux se repérer	Chevrons et flèches invitant à la vigilance	Panneaux et marquages blancs continus autour de l'arrêt	Pictogrammes et panneaux "Ralentir – École" très visibles

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 3 :**  
**Thon : Aménagement des entrées de la zone 30**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

L'intervention vise à renforcer le respect de la limitation à 30 km/h dans le quartier, en créant une véritable « porte d'entrée » visuelle et fonctionnelle. L'idée est de ralentir physiquement les véhicules dès l'accès à la zone, tout en assurant une signalisation claire et pérenne.

**CONTEXTUALISATION**

Actuellement, la rue de desserte du quartier voit des vitesses élevées malgré la réglementation à 50 km/h. L'aménagement actuel n'incite pas à ralentir : absence de structuration de l'espace, voirie trop large et marquages discrets. Cette situation engendre un sentiment d'insécurité pour les riverains, piétons et cyclistes, et fragilise la cohésion du quartier.

## SITUATION ACTUELLE

---

Exemple d'aménagement  
du début de la Z30



Figure 5 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le point central de l'aménagement est le rétrécissement de la chaussée :

- A 4 mètres de large (minimum nécessaire pour le passage des véhicules agricoles) à l'entrée du quartier ;
- il sera matérialisé par une série de poteaux déformables. Les véhicules ne pourront pas se croiser sans ralentir, ce qui induira physiquement une diminution de la vitesse ;
- Au sol sera apposé un marquage « Zone 30 », rappel visuel plus fort que la signalisation verticale, complété par la signalisation verticale à chaque entrée de la zone 30.

Les poteaux seront à mémoire de forme : ils se plient sous une contrainte puis reprennent leur forme une fois passée. L'ensemble des interventions ne contraignent pas les modes actifs, tout en orientant la circulation des automobilistes vers un comportement plus prudent.

L'espace public sera requalifié grâce à :

- des marquages au sol ;
- une signalétique verticale, implantée en amont de chaque entrée de la zone 30 ;
- un dispositif simple mais efficace permettra de réduire physiquement la vitesse des automobilistes et de renforcer le caractère résidentiel de la zone.

ESQUISSE

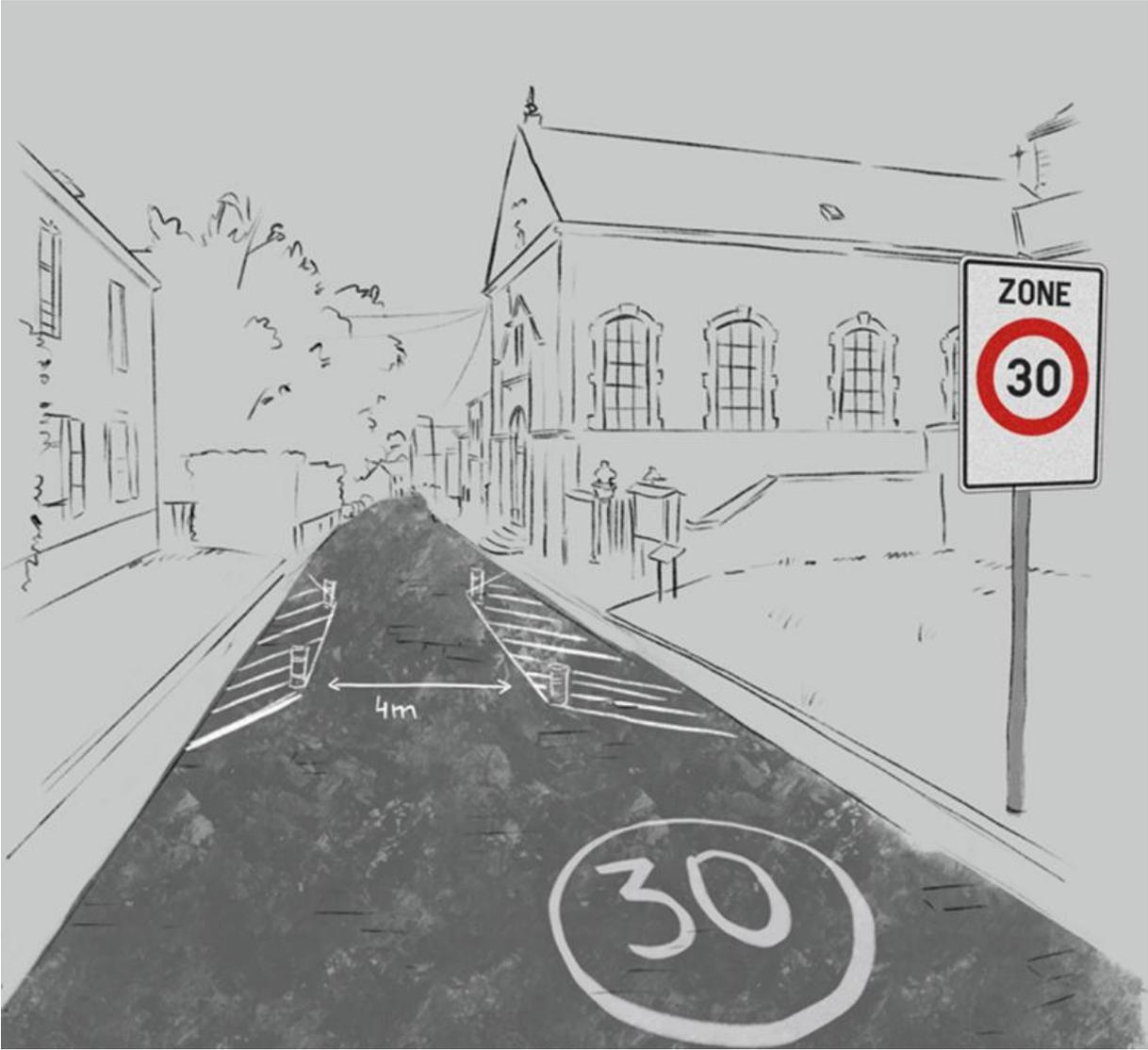


Figure 6: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Circulation apaisée, moins d'à-coups	Parcours plus serein	Meilleure régularité du passage	Effet de seuil favorisant une vitesse homogène
Accessibilité	Traversées facilitées par vitesses réduites	Moins de stress pour circuler	Arrêts et arrimages plus sûrs	Admission claire dans la zone 30
Sécurité	Réduction des risques de collision	Conflits trafic-vélos diminués	Accès plus sécurisés aux arrêts	Moindre probabilité de franchissement excessif
Transfert modal	Repères visuels pour se déplacer	Visibilité accrue de la limite	Identification facilitée du tronçon	Signalement fort et continu du 30 km/h

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 4 :**  
**Vezein : Aménagements dans la zone 30**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

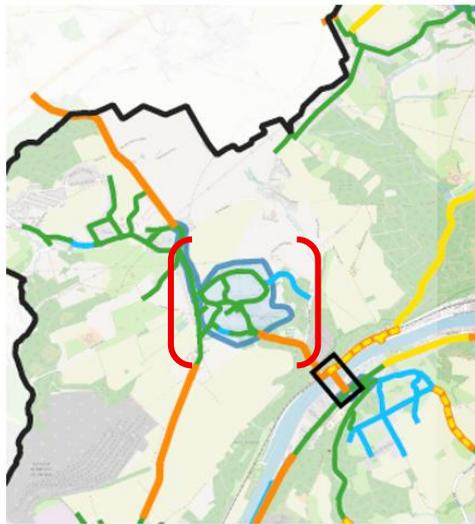
L'intervention vise à renforcer le respect de la limitation à 30 km/h dans le quartier, en créant une véritable « porte d'entrée » visuelle et fonctionnelle. L'idée est de contraindre physiquement les automobilistes à ralentir à l'entrée de la zone 30, tout en assurant une signalisation claire et pérenne.

**CONTEXTUALISATION**

Actuellement, la rue de desserte du quartier voit des vitesses élevées malgré la réglementation à 30 km/h à proximité d'une école. L'aménagement actuel n'incite pas à ralentir : absence de structuration de l'espace, voirie trop large et marquages discrets. Cette situation engendre un sentiment d'insécurité pour les riverains, piétons et cyclistes, et fragilise la cohésion du quartier.

## SITUATION ACTUELLE

---



 Zone 30 proposée

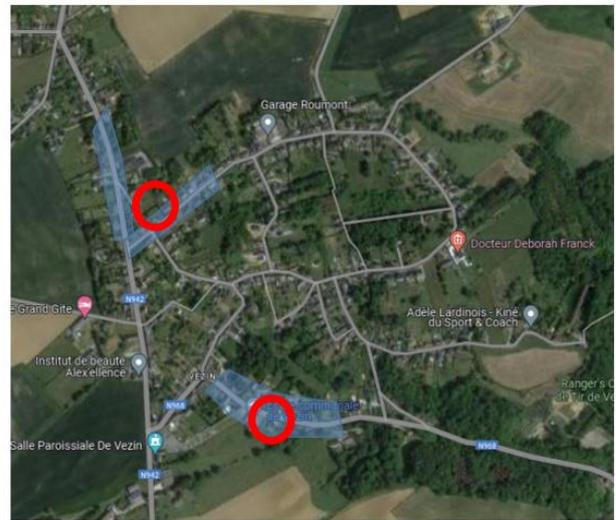


Figure 7 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le point central de l'aménagement est le rétrécissement de la chaussée à 4 mètres de large à l'entrée du quartier, au droit d'un passage piéton :

- Aménagement d'avancées de trottoir cadrées de potelets. Les véhicules ne pourront pas se croiser sans ralentir, ce qui induira physiquement une diminution de la vitesse.
- un marquage « Zone 30 », et complété par une signalisation verticale aux entrées.

Les avancées de trottoir pourront être végétalisées afin d'améliorer la qualité de l'espace public.

Ce dispositif simple mais efficace permettra d'inciter le conducteur à ralentir et d'ancrer le caractère résidentiel de la zone.



Figure 8: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Circulation apaisée, moins d'à-coups	Parcours plus serein	Meilleure régularité du passage	Effet de seuil favorisant une vitesse homogène
Accessibilité	Traversées facilitées par vitesses réduites	Moins de stress pour circuler	Arrêts et arrimages plus sûrs	Admission claire dans la zone 30
Sécurité	Réduction des risques de collision	Conflits trafic-vélos diminués	Accès plus sécurisés aux arrêts	Moindre probabilité de franchissement excessif
Transfert modal	Repères visuels pour se déplacer	Visibilité accrue de la limite	Identification facilitée du tronçon	Signalement fort et continu du 30 km/h

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 5 :  
Vezin : Aménagement des abords de l'école**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> SPW-MI Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Clarifier les priorités dans la bifurcation N 942 / rue Saint-Hubert.
- ✓ Sécuriser et raccourcir les traversées piétonnes pour les élèves et riverains.
- ✓ Structurer un parvis scolaire avec stationnement organisé et îlot planté.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 9 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le projet réaménage le carrefour en porte d'entrée du quartier :

- Rétrécissement des rayons de giration : le carrefour de la rue Saint-Hubert est resserré pour indiquer que l'on rentre dans une zone apaisée, et induit un ralentissement naturel ;
- Traversées clairement définies, sécurisées et accessibles (inflexion du trottoir et dalles podotactiles) :
  - Passage piéton sur la N942 devant l'école ;
  - Passage piéton sur la rue Saint-Hubert, aligné sur le trottoir élargi.
- Plateau sur au droit de l'école (option) pour rappeler l'entrée de la zone 30 ;
- Stationnement réorganisé en épi et longitudinal le long de la rue Saint-Hubert ;
- Bande cyclable suggérée (largeur de voirie insuffisante pour réaliser une piste cyclable marquée) sur la N942, et sur la rue Saint-Hubert afin que les cyclistes puissent prendre leur place sur la chaussée. Une variante possible est de mettre en zone cyclable les rues Saint-Hubert, du Portail, des Priesses, etc...

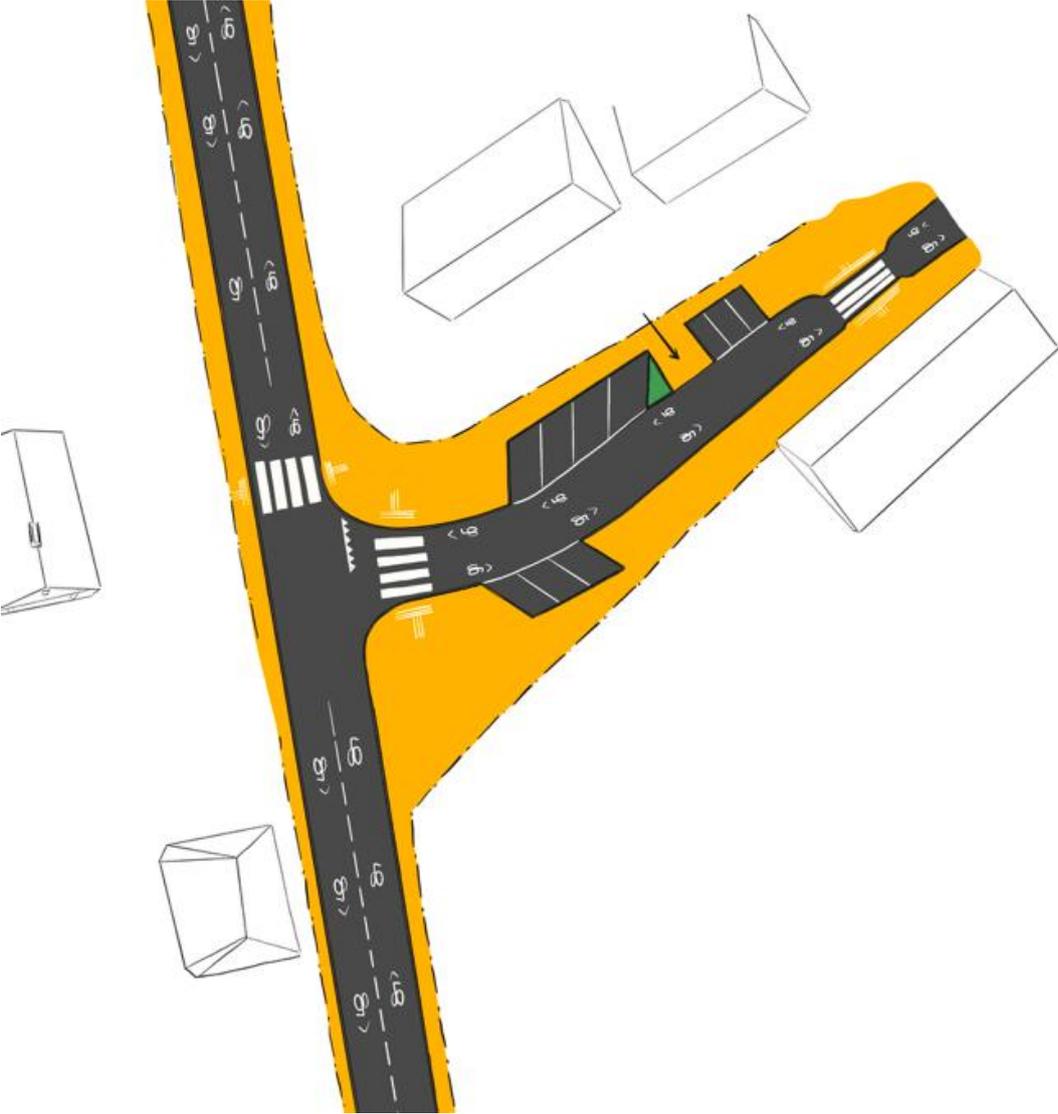


Figure 10: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Traversées directes et franchies plus vite	Circulation apaisée dans un axe ralenti	N/A	Virage plus lent mais trajectoire guidée
Accessibilité	Dalles podotactiles, trottoir élargi vers l'école	Voie partagée à faible vitesse	N/A	Stationnement ordonné, chicane facile à négocier
Sécurité	Visibilité accrue, distance à franchir réduite	Moins de dépassements agressifs	N/A	Diminution du risque de collision à l'angle
Transfert modal	Parvis lisible encourageant la marche scolaire	Présence de chevrons pour rappeler la présence des cyclistes	N/A	N/A

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 6 :**  
**Sclayn (quartier du Baty) : Aménagement d'une zone résidentielle (Z20)**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

Ce projet a pour ambition de reconfigurer l'ensemble du quartier en un espace public apaisé et intermodal, où chaque voirie devient plus sûre, plus lisible et plus conviviale pour l'ensemble des usagers. Il s'agit de réduire la place dévolue à la voiture au profit des autres modes de déplacement, et de renforcer l'identité du quartier par des repères visuels cohérents.

**CONTEXTUALISATION**

Aujourd'hui, le quartier se compose d'un maillage de voiries sinueuses et étroites, au profil très hétérogène: trottoirs inégaux ou absents, stationnement anarchique et absence de lecture claire de l'espace. En conséquence, les déplacements des modes actifs sont hasardeux et peu attractifs.

**SITUATION ACTUELLE**





*Figure 12: esquisse de principe*

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Circulation libre et continue sur toute la largeur	Parcours sans rupture ni obstacle	Meilleurs flux pour atteindre les arrêts	Stationnement ordonné et recherche de place facilitée
Accessibilité	Accès direct sur toute la voirie, y compris pour PMR	Surface plane et unie, équilibre facilité	Cheminements dégagés depuis et vers les arrêts	Voie clairement délimitée, entrée de quartier lisible
Sécurité	Effet de ralentissement mécanique induit par l'uniformité du sol	Vitesse réduite, conflits motorisés minimisés	Zones d'arrêt plus sûres grâce à la continuité du sol	Rappel permanent de la limitation (20 km/h)
Transfert modal	Priorité visuelle aux usagers vulnérables, sentiment d'apaisement	Coexistence harmonieuse avec voitures	Embarquement et débarquement facilité	Compréhension claire des règles et du partage de l'espace

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 7 :  
Sclayn (rue du bord de l'eau) : Aménagement d'un kiss & ride**

<b>Sources de subsides</b> SPW	<b>Montant</b> €€	<b>Acteurs</b> Commune Zone de police
	<b>Priorité</b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Organiser les flux générés par la dépose et repris scolaires
- ✓ Mieux indiquer l'école

Aménager un « kiss & ride » le long de la rue du Bord de l'Eau à Sclayn afin d'organiser un arrêt rapide et sécurisé pour les opérations de dépose et de reprise des élèves de l'école voisine. L'objectif principal est d'améliorer la sécurité et la fluidité de la circulation aux abords de l'école, en évitant le stationnement chaotique et prolongé et à offrir un cheminement piéton sans obstacle depuis le point de dépose vers l'accès de l'école.

**CONTEXTUALISATION**

La rue du Baty accueille en période scolaire un nombre important de véhicules lors des heures de reprise et de dépose. En l'absence de dispositif dédié, le stationnement anarchique crée un danger pour les enfants et leurs accompagnateurs qui doivent souvent slalomer entre les voitures. La rue du Bord de l'Eau toute proche bénéficie quant à elle d'une largeur importante.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 13 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le cœur du projet consiste en la création d'une zone de dépose rapide matérialisée par un marquage au sol de type « kiss & ride » :

- d'une longueur adaptée pour accueillir plusieurs véhicules simultanément ;
- bordé d'un trottoir surélevé ou un cheminement ponctué de potelets permet de rejoindre l'école sans avoir à traverser la chaussée, garantissant la continuité piétonne ;
- L'aménagement sera étudié de manière à ne pas interférer avec les accès de la maison située au droit de l'aménagement ;
- Pour prévenir tout stationnement de longue durée l'aménagement, une signalisation claire (panneaux « Kiss & Ride ») sera installée. Une communication en collaboration avec l'école peut être envoyée auprès des parents pour leur expliquer le fonctionnement et les avantages d'un kiss & ride.

## ESQUISSE



Figure 14: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

Une meilleure gestion des flux des différents modes de déplacement lors des heures de dépose et reprise scolaires.

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Cheminement direct et sécurisé depuis la dépose jusqu'à l'école	N/A	N/A	Dépose rapide sans gêne pour la circulation
Accessibilité	Accès protégé sans traversée en double file	N/A	N/A	Stationnement clair et balisé
Sécurité	Disparition des traversées dangereuses entre véhicules	N/A	N/A	Réduction des conflits piétons/voitures
Transfert modal	Passage fluide de la voiture à la marche vers l'école	N/A	N/A	Possibilité d'accompagner piétons sans obstacle

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadres de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	--

**FICHE ACTION 8 :  
Bonneville : Aménagement des abords de l'école + chemin piéton de liaison jusqu'au parking**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

Offrir une alternative sûre et structurée au stationnement anarchique devant l'école en valorisant un parking existant situé de l'autre côté de l'îlot bâti. L'ambition est de sécuriser les trajets piétons en créant un cheminement sécurisé, éclairé, et libéré du stationnement et des manœuvres des véhicules jusqu'à l'accès de l'école.

**CONTEXTUALISATION**

À l'heure de la reprise et de la dépose scolaires, les parents stationnent de manière désordonnée au plus près de l'école, ce qui génère des conflits d'usage et met en danger les piétons. Face à l'école, il y a un espace sans fonction identifiable qui sert à la fois pour le stationnement et comme « trottoir ». Les traversées piétonnes sont non protégées. Or, de l'autre côté de l'îlot, à 200 mètres, il y a un grand parking existant relié à l'école par un chemin piéton.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 15 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le projet s'articule autour de quatre volets :

- la mise en place d'une traversée de plain-pied sur plateau au droit de l'école pour sécuriser les piétons ;
- la réalisation d'un revêtement stable et non glissant du chemin piéton existant à travers l'îlot ;
- L'installation de potelets le long du trottoir de l'école afin d'empêcher le stationnement anarchique devant l'accès de l'école.
- Enfin, la mise en œuvre d'un éclairage qualitatif et intelligent (détection des piétons) pour renforcer la sécurité en soirée.

La rue de l'école (Rue de Bruyère) sera requalifiée autour de la traversée sur plateau, dont la teinte contrastée signalera obligatoirement la priorité piétonne. Les potelets, empêcheront le stationnement au droit de l'école. Le chemin au centre de l'îlot bénéficiera d'un mobilier minimal (mâts d'éclairage et poubelles standards), créant un parcours attractif qui valorise l'usage du parking situé à seulement 200 mètres.

ESQUISSE



Figure 16: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Parcours protégé et continu depuis le parking jusqu'à l'école	N/A	N/A	Dépose organisée sans blocage de la chaussée
Accessibilité	Plateau traversant et chemin uni facilitant l'accès PMR	N/A	N/A	Signalétique claire vers le parking distant
Sécurité	Traversées protégées et éclairage dédié sur tout l'itinéraire	N/A	N/A	Disparition du stationnement sauvage devant l'école
Transfert modal	Passage aisé de la voiture vers la marche grâce au chemin dédié	N/A	N/A	Accompagnement fluide sans obstacle pour déposer les enfants

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 9 :**  
**Petit Waret : Aménagement d'un kiss & ride**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

Organiser une zone de dépose-minute aux abords de l'école de Petit Waret afin d'endiguer le stationnement anarchique et de sécuriser les déplacements des enfants et de leurs accompagnateurs. L'aménagement d'un kiss & ride (K+R) le long de l'établissement assurera un flux rapide, une rotation élevée des véhicules et la libération de l'espace public devant l'école.

**CONTEXTUALISATION**

Aux heures de dépose et de reprise scolaires, la rue connaît un encombrement important : parents qui se garent en double file, manœuvrent en marche arrière et traversées improvisées. L'étroitesse de la voirie et l'absence de dispositif dédié entraînent conflits et encombrement. Un marquage simple, associé à une signalétique claire, permettra d'organiser la dépose sur un linéaire précis, de limiter la durée d'arrêt et d'éviter l'occupation prolongée de l'espace.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 17 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le dispositif consiste en un kiss & ride longitudinal :

- Un marquage délimite l'aire d'arrêt ;
- Le lettrage « K+R » est inscrit à ses extrémités pour rappeler la fonction de dépose-minute.
- Les véhicules se stationnent le long du trottoir, le temps de la dépose ou reprise, assurant une rotation rapide.
- La signalisation verticale « K+R – 5 min. max » complète le dispositif et dissuade le stationnement prolongé.
- Grâce à cette implantation côté école, les enfants se rendent directement à l'école sans avoir à traverser la chaussée.



Figure 18: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Fin du chaos devant l'école ; accès direct au trottoir	N/A	N/A	Dépose rapide, moins d'attente et de bouchons
Accessibilité	Montée/descente sans traversée de chaussée	N/A	N/A	Emplacements clairement identifiés
Sécurité	Réduction des conflits véhicules-enfants, visibilité accrue	N/A	N/A	Moins de manœuvres dangereuses
Transfert modal	Passage voiture → marche immédiat et encadré	N/A	N/A	Rotation élevée, encourage l'arrêt très courte

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 10 :**  
**Seilles (rue des écoles) : Avancées de trottoir au droit de la traversée piétonne**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

Réduire la vitesse des véhicules qui descendent de la rue des Carriers (Seilles) et sécuriser le passage pour piétons de la rue des Écoles

**CONTEXTUALISATION**

La rue, qui jouxte l'école, est assez large. Aux heures de pointe, parents et visiteurs se garent parfois à cheval sur le passage piéton, obligeant les enfants à contourner les voitures et traverser entre deux files. Faute de contrainte, la vitesse dépasse fréquemment la vitesse maximale autorisée. Cette situation met en danger les écoliers et dégrade la lisibilité de l'espace public.

**SITUATION ACTUELLE**



*Figure 19 : Localisation de l'intervention*

## CONCEPT

---

Deux avancées de trottoir en plateau réduisent la longueur de traversée à 4 mètres. Cela induit qu' :

- une seule voiture passe à la fois, forçant le ralentissement aux heures de pointe.
- Des potelets empêchent le stationnement sur les oreilles de trottoir. Des espaces plantés (végétation basse et vivace) sont aménagés dans les sections les plus larges des trottoirs afin d'améliorer le cadre de vie et de servir de repère visuel. Le marquage du passage piéton est rafraîchi et précédé d'un marquage « 30 » rappelant la limitation.

Les avancées permettent d'élargir le trottoir au droit de la traversée, et créent un goulot d'étranglement sécurisé pour les piétons. Le gabarit de 4 mètres est suffisant pour le passage des bus scolaires, des poids-lourds, des véhicules d'urgence et des véhicules agricoles.

## ESQUISSE



Figure 20: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Traversée plus directe, sans slalom entre voitures	Flux plus régulier grâce au ralentissement	Circulation maintenue, sans bouchon	Passage alterné
Accessibilité	Abaissement du trottoir : accès PMR facilité	Bordure affleurante, trajectoire claire	Embarquement/débarquement plus aisé	Profil de rue lisible, guidage latéral accentué
Sécurité	Distance de traversée divisée, meilleure visibilité	Vitesse réduite → moins de risques	Vitesse contenue à l'approche des arrêts	Conflits frontaux limités par l'étranglement
Transfert modal	Passage voiture → marche sécurisée vers l'école	Incitation à l'usage du vélo localement	Continuité piéton-bus préservée	N/A

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadres de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	--

**FICHE ACTION 11 :  
Seilles : stationnement en chicane (pas de ligne TEC)**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

Réorganiser le stationnement dans la rue de Seilles à proximité de l'école en implantant un stationnement en chicane : l'ambition est de casser l'effet « ligne droite », réduire la vitesse à 30 km/h, d'organiser le stationnement et de sécuriser la circulation des modes actifs.

**CONTEXTUALISATION**

La large chaussée et la déclivité de la voirie incitent les conducteurs venant de la rue des Carriers à prendre de la vitesse. Aux heures de pointe, les véhicules se croisent facilement, le stationnement est autorisé que d'un seul côté et les piétons se sentent exposés. La présence immédiate d'une école renforce l'urgence de calmer le trafic et de structurer l'espace public.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 21 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le dispositif s'appuie sur du stationnement en chicane qui force les véhicules à modifier leur trajectoire en créant ainsi un parcours sinueux :

- chaque zone de stationnement mesure 2,00 m de large, tandis que la chaussée est réduite à 4,50 m au profit des trottoirs, empêchant deux véhicules de se croiser ;
- Les poches sont espacées d'environ 18 m, distance suffisante pour la manœuvre de la chicane mais suffisamment courte pour maintenir l'allure basse ;
- Les bordures se lisent grâce à un marquage clair et des amorces : potelets, massifs plantés ou bacs fleuris ;
- Un passage piéton rafraîchi, placé en amont des chicanes, profite de la largeur réduite pour offrir une traversée plus courte et mieux visible. Tout l'aménagement est pensé pour rappeler la limitation à 30 km/h.

La rue passe d'un axe routier rectiligne à un itinéraire rythmé, ponctué d'éléments végétalisés qui améliorent le cadre de vie. Le stationnement est en chicane. La signalétique verticale relaie le message de modération de vitesse, tandis que les potelets protègent les piétons sans gêner les éventuels débordements de caisse des véhicules lourds.



Figure 22: esquisse de principe

BÉNÉFICES ATTENDUS

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Traversée piétonne localisée entre deux chicanes ; chaussée réduite à 4,5 m ⇒ passage plus direct.	Circulation inclusive dans un flux apaisé ; vitesse cible < 30 km/h.	N/A	Chicanes espacées d'≈ 18 m : alternance courte, maintien de la progression.
Accessibilité	Largeur de trottoir maintenue (≥ 1,50 m) ; traversée courte et plane.	Voie partagée lisible, sans stationnement illicite dans l'axe.	N/A	Places délimitées 2,50 m : manœuvres nettes, suppression du parking sauvage.
Sécurité	Réduction de la vitesse par effet d'étranglement ; meilleure visibilité du passage piéton.	Moins de dépassements agressifs grâce au couloir unique.	N/A	Section à voie unique : priorité alternée, vitesse auto contenue.
Transfert modal	Environnement plus sûr ⇒ accès à pied vers l'école favorisé.	Contexte apaisé propice aux déplacements vélo de voisinage.	N/A	N/A

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 12 :**  
**Seilles : réaménagement de la place J.Wauters**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

Transformer la place J. Wauters en un espace plus lisible et plus sûr :

1. **Rééquilibrer** la distribution voiture/piéton autour du square.
2. **Raccourcir** les traversées et réduire la vitesse aux abords de l'école.
3. **Organiser** le dépose-minute grâce à un kiss & ride.

**CONTEXTUALISATION**

Le square, agréable et fortement végétalisé, est ceinturé par des voiries surdimensionnées pour la circulation automobile ; au nord-est, un très large rayon de giration encourage la vitesse et allonge démesurément la traversée piétonne. Au sud, les automobilistes stationnent de façon désordonnée pour déposer ou reprendre les élèves, ce qui brouille la lecture de l'espace et crée des conflits avec les modes actifs. L'intervention vise donc à redonner de la place aux modes actifs tout en canalisant les arrêts de courte durée.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 23 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

La giration des véhicules à l'angle nord-est est adoucie : le rayon est resserré pour forcer une entrée plus modérée tout en conservant le gabarit nécessaire aux bus. Ce resserré libère une surface piétonne permettant d'implanter de nouvelles plantations, d'organiser du stationnement et de réduire nettement la distance de traversée.

Au sud du square, une bande **kiss & ride** longitudinale est créée ; elle s'identifie par un marquage au sol et une signalisation verticale précisant la durée maximale d'arrêt. Implantée côté trottoir, elle offre aux enfants un accès direct et sécurisé vers l'école sans traverser la chaussée. Le cheminement piéton, continu et lisible, relie la zone de dépose aux points d'entrée du site scolaire et aux arrêts de bus existants.

Le traitement paysager (bacs plantés, revêtement contrasté) souligne les nouvelles limites, tandis que des potelets ou petits massifs empêchent le stationnement illicite et guident la trajectoire des véhicules.

Le parvis retrouve une continuité de trottoir et des surfaces plantées supplémentaires qui renforcent le caractère de place. La signalétique « K + R » — panneau illustré et pictogramme au sol — explique la fonction de dépose-minute. Des rappels « Ralentir » et pictogrammes école complètent le dispositif pour contenir la vitesse.

## ESQUISSE

---

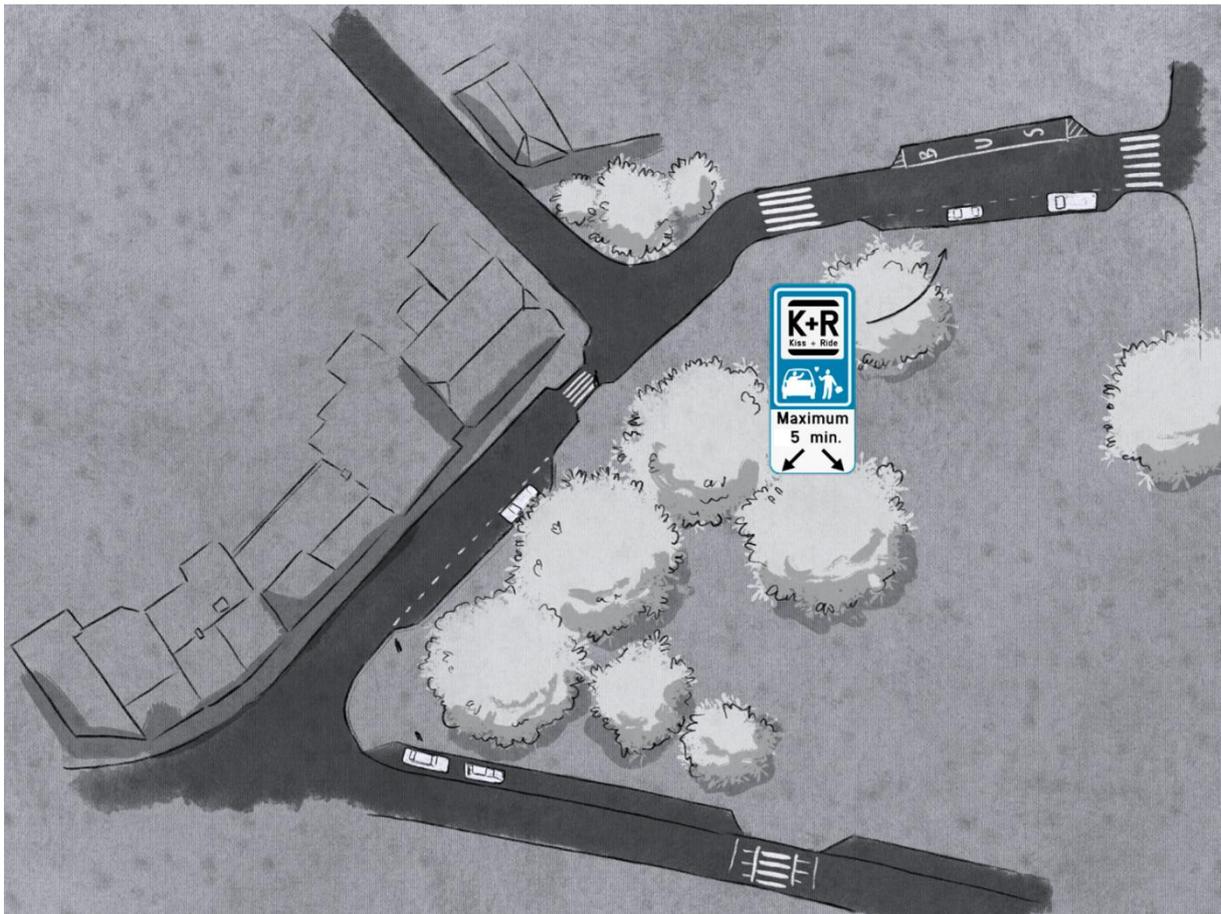


Figure 24: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
Fluidité	Traversées plus courtes et directes ; cheminement continu autour du square.	Circulation vélo intégrée dans un trafic naturellement ralenti.	Zone d'arrêt bus distincte et dégagée du flux de dépose.	Dépose ordonnée, suppression des manœuvres en double-file.
Accessibilité	Trottoirs élargis, revêtement homogène, continuité PMR complète.	Contexte apaisé facilitant l'usage local du vélo.	Quais accessibles sans obstacle ajouté.	Bande de dépose clairement matérialisée, manœuvre simple.
Sécurité	Vitesse réduite au carrefour ; meilleure visibilité des piétons.	Conflits latéraux limités par la modération de vitesse.	Approche bus à allure maîtrisée, zone piéton protégée.	Stationnement illicite dissuadé par les potelets et la signalétique.
Transfert modal	Passage voiture → marche facilitée (dépose côté trottoir, itinéraire direct).	Combinaison vélo-marche encouragée par l'apaisement global.	Correspondance piéton-bus sécurisée et intuitive.	Rotation rapide sur la zone K + R, évitant l'occupation longue durée.

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 13 :**  
**Seilles : suppression du stationnement au droit de l'école**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Mieux indiquer l'école

Libérer l'espace devant l'école de Seilles de tout stationnement ordinaire afin :

- de restituer un trottoir confortable et sûr pour les élèves et accompagnateurs ;
- de rendre la lecture de la zone scolaire immédiate pour les automobilistes.

**CONTEXTUALISATION**

Actuellement, les véhicules peuvent se garer directement le long de la façade de l'école, réduisant la largeur utile du trottoir et forçant parfois les piétons à marcher sur la chaussée. Cette configuration brouille la perception d'une zone 30 – École et crée un conflit constant entre circulation et cheminement piéton. À quelques dizaines de mètres, le parking du Rivage offre pourtant des places libres la plupart du temps ; le maintien du stationnement le long de l'école n'est donc pas indispensable.

**SITUATION ACTUELLE**



Figure 25 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le stationnement est donc supprimé au droit de la façade, à l'exception d'une place PMR proche du portail. L'espace repris au domaine piéton devient un trottoir continu où l'on intègre :

- un petit rack à vélos favorisant l'arrivée à deux-roues ;
- un personnage métallique de taille enfantine – peint en couleur vive – placé à l'extrémité de la zone pour rappeler aux conducteurs la présence d'élèves et induire le ralentissement ;
- un alignement de potelets peut être implanté en trottoir si l'interdiction de stationnement n'est pas respectée.

Aucune modification de profil de la voirie n'est nécessaire : la largeur existante de chaussée permet de maintenir les voies de circulation et la desserte bus.

ESQUISSE

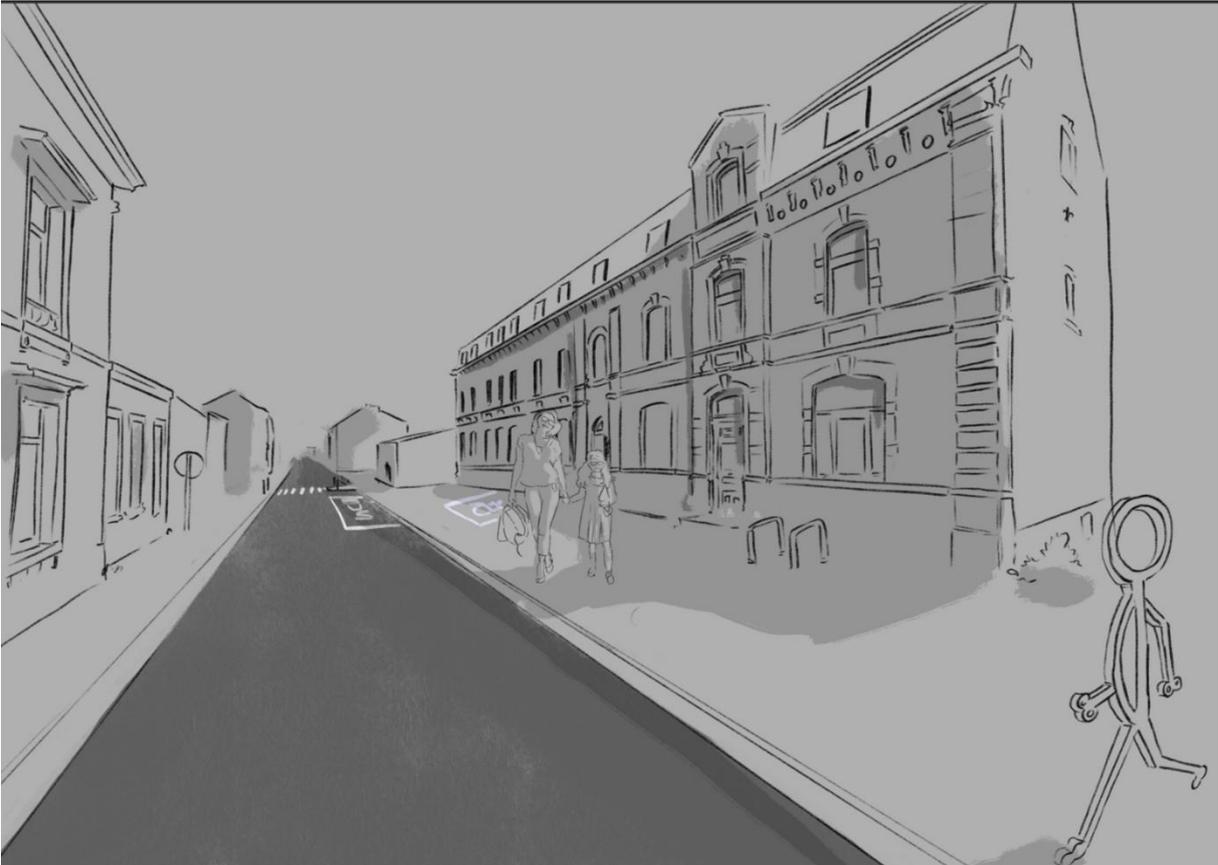


Figure 26: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Circulation piétonne continue devant l'école, sans contournement.	Déplacement plus serein dans une zone apaisée.	Quai bus dégagé de tout véhicule en arrêt.	Moins de manœuvres et d'arrêt-relance devant l'école.
Accessibilité	Trottoir enfin disponible pour poussettes et PMR, accès direct au portail.	Stationnement vélo dédié aux usagers de proximité.	Embarquement/débarquement bus sans obstacle.	Place PMR maintenue, parking général redirigé à faible distance.
Sécurité	Disparition du conflit voitures-piétons ; effet visuel du totem enfant.	Vitesse automobile réduite, meilleur partage de voie.	Zone d'arrêt libre de tout stationnement illégal.	Signalisation claire ; risque d'accrochage latéral supprimé.
Transfert modal	Passage voiture → marche facilitée depuis le parking voisin.	Offre vélo visible encourage la micromobilité.	Liaison piéton – bus sécurisée et lisible.	Dépose courte possible sans immobiliser la voie, grâce au parking du Rivage.

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 14 :  
Andenne-Centre : Avancées de trottoir au droit des traversées piétonnes  
aux abords des écoles**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Raccourcir la distance à franchir
- ✓ Renforcer la visibilité réciproque entre piétons et automobilistes

L'intervention vise à sécuriser les points de traversée aux abords des écoles du centre-ville en créant, de part et d'autre du passage, de petites avancées de trottoir (oreilles). Celles-ci rétrécissent optiquement la chaussée, font émerger la traversée comme point focal et contribuent au respect effectif de la zone 30.

**CONTEXTUALISATION**

Les rues Rogier et Bertrand, relativement rectilignes et larges, ne contraignent pas au respect la limite de 30 km/h malgré leur statut de voies scolaires. Les passages piétons existants, implantés en milieu de section de la voirie, avec aucun aménagement de sécurisation et pas de recul du stationnement en amont de la traversée, sont peu lisibles pour les conducteurs. De plus, les traversées ne sont pas accessibles aux PMR (pas de dalles podotactiles et/ou inflexion). Dans ce contexte, l'aménagement d'avancées de trottoir constitue une mesure simple et efficace à mettre en œuvre pour rétablir la sécurité piétonne.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 27 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

Le réaménagement consiste à ajouter deux avancées de trottoir de part et d'autre du passage piéton. Au niveau du piéton, cela permet de raccourcir la longueur de la traversée. Le stationnement est interrompu 5 mètres en amont de la traversée pour ne pas occulter le piéton en attente de traverser par un véhicule en stationnement. Cela augmente la visibilité mutuelle entre piétons et automobilistes. L'espace ainsi créé est aménagé de façon simple :

- Potelets qui encadrent la traversée, la sécurisent et empêchent tout stationnement illicite ;
- Dalles podotactiles guident les PMR et inflexion de trottoir ou traversée surélevée ;
- Marquage piéton rafraîchi et rappel « Zone 30 » ;
- Un panneau « École – Ralentir » peut être ajouté si nécessaire, mais l'effet de modération repose d'abord sur le nouvel aménagement.

ESQUISSE



Figure 28: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Passage plus court et aligné ; circulation piétonne continue sur trottoir élargi.	Vitesses réduites	N/A	Peu d'impact
Accessibilité	Dalles podotactiles	N/A	N/A	Meilleure lisibilité de la zone scolaire
Sécurité	Meilleure visibilité, vitesse automobile abaissée.	Vitesse des voitures réduite	N/A	Vitesse plus faible, baisse du risque d'accidents
Transfert modal	Traversée rassurante favorisant la marche vers l'école.	Cadre apaisé qui peut encourager les trajets à vélo	N/A	N/A

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

## FICHE ACTION 15 : Aménagement de chicanes aux entrées des villages et hameaux

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

### OBJECTIF

- ✓ Créer une porte d'entrée clairement identifiable à chaque noyau bâti.
- ✓ Diminuer la vitesse en imposant un passage alterné ; priorité aux véhicules qui sortent du village.
- ✓ Ajouter quand c'est pertinent et que l'espace est suffisant, un bypass cyclable à droite de la chicane.

L'intervention vise à marquer les entrées des cœurs de village afin de faire baisser les vitesses des automobilistes sur les voiries qui traversent les différents villages d'Andenne.

### CONCEPT GÉNÉRAL

Les principes d'implantation des chicanes, suivants, seront observés :

- Les deux chicanes sont espacées de 18mètres pour permettre au charroi lourd, aux véhicules agricoles et aux bus de passer ;
- Au droit des chicanes, un minimum de 4 mètres libres est conservé afin de permettre le passage des véhicules plus larges mais empêchant le croisement de 2 véhicules ;
- Là où le gabarit de la voirie est suffisant un passage cyclable à droite de la chicane sera aménagé ;
- Les chicanes sont placées en dehors des perspectives depuis et vers le patrimoine architectural urbain et paysager en vue de le préserver.

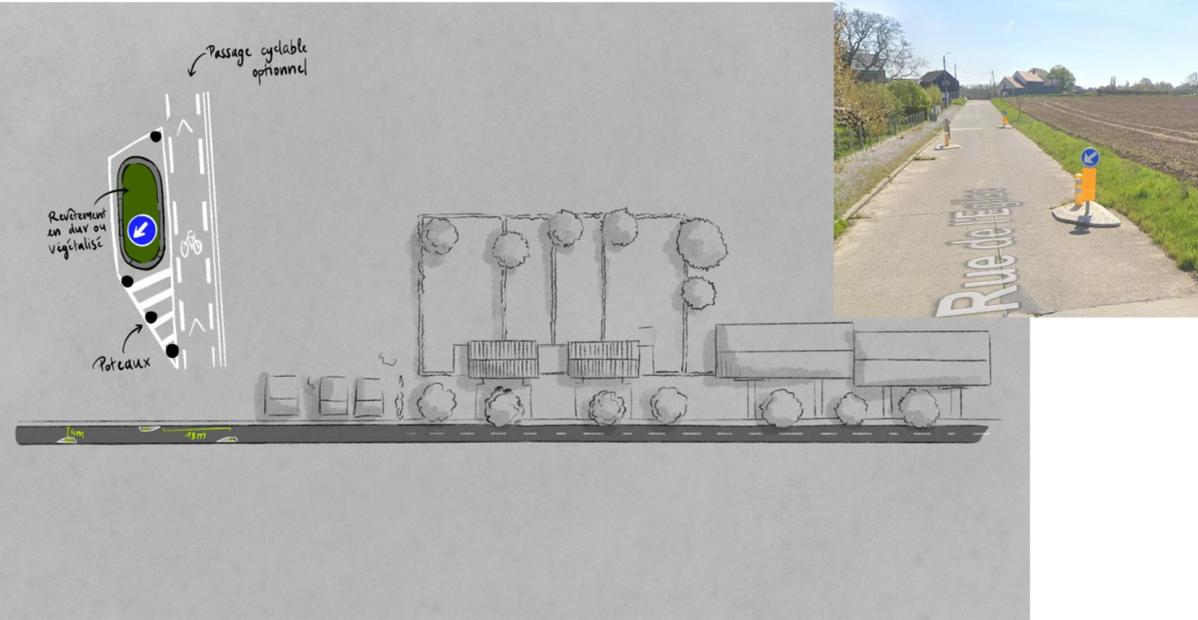
### A. LANDENNE

CONTEXTE



Figure 29 : Localisation de l'intervention

ESQUISSE



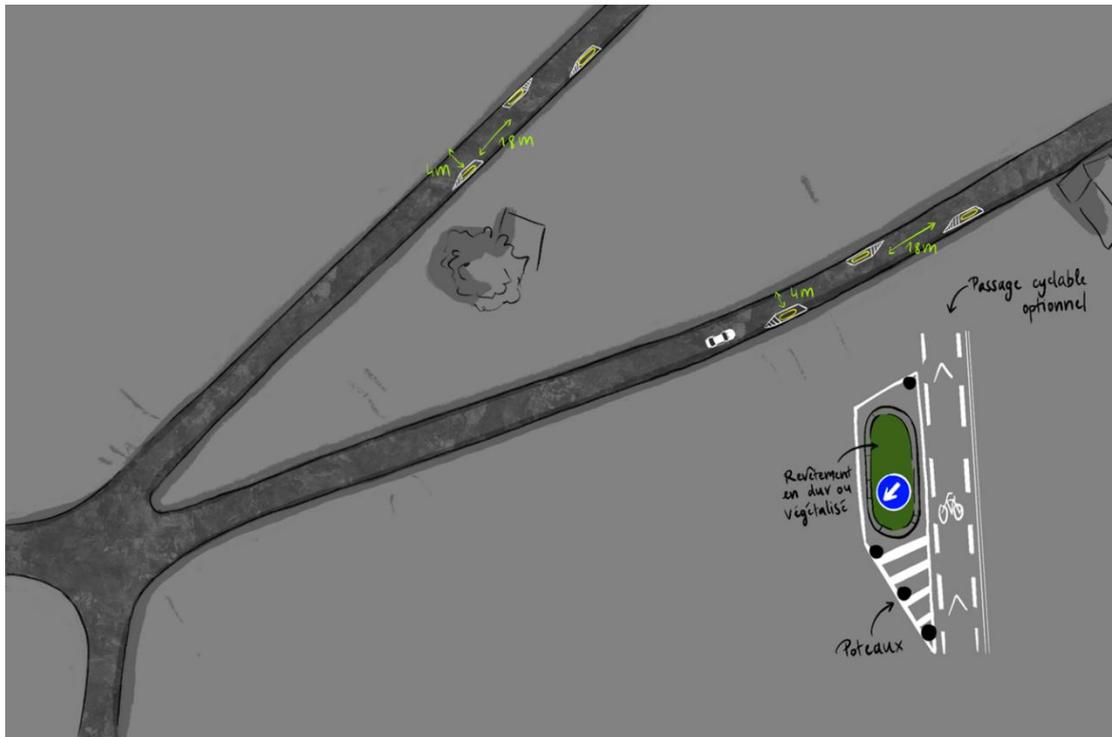
## B. MAIZERET

### CONTEXTE



Figure 30 : Localisation de l'intervention

### ESQUISSE



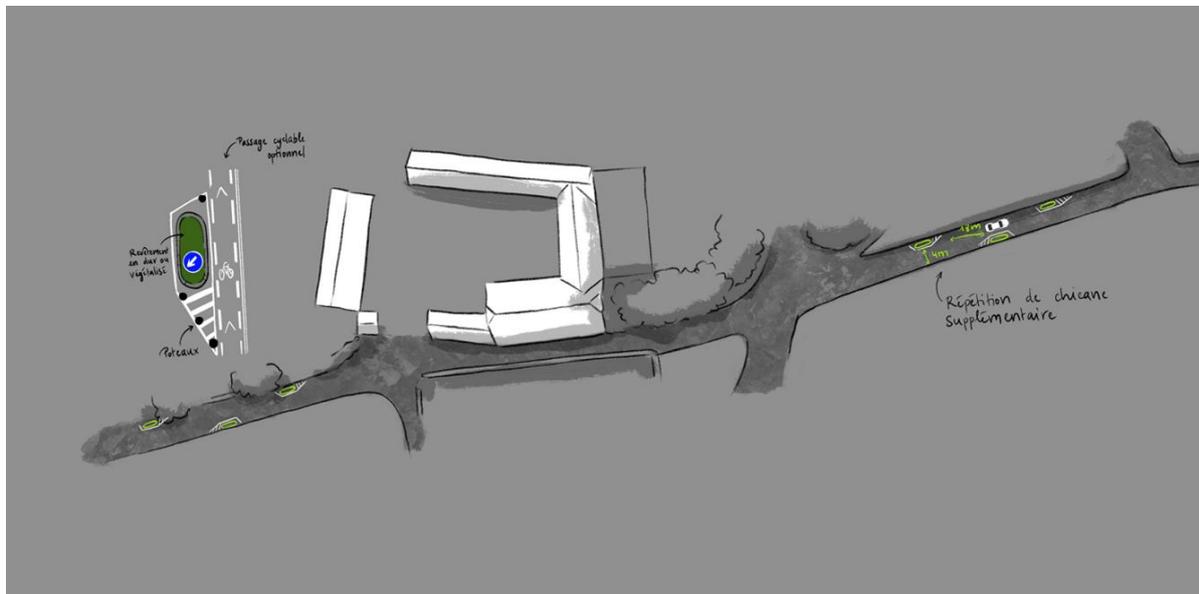
## C. MAIZERET

### CONTEXTE



Figure 31 : Localisation de l'intervention

### ESQUISSE



## D. THON/BRUYÈRE

### CONTEXTE



Figure 32 : Localisation de l'intervention

### ESQUISSE



## E. BONNEVILLE

### CONTEXTE

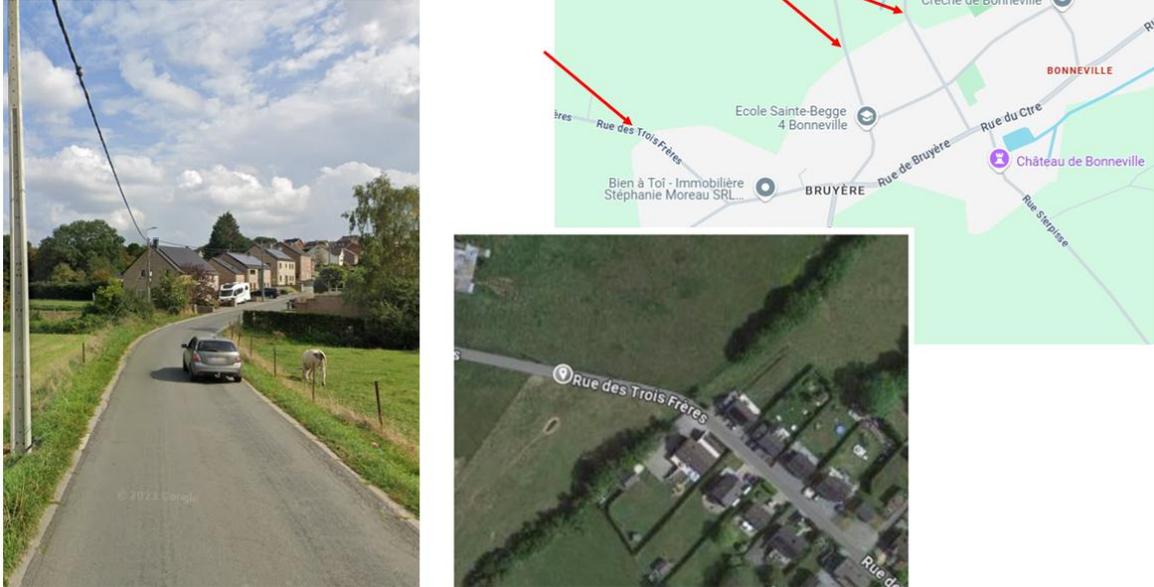
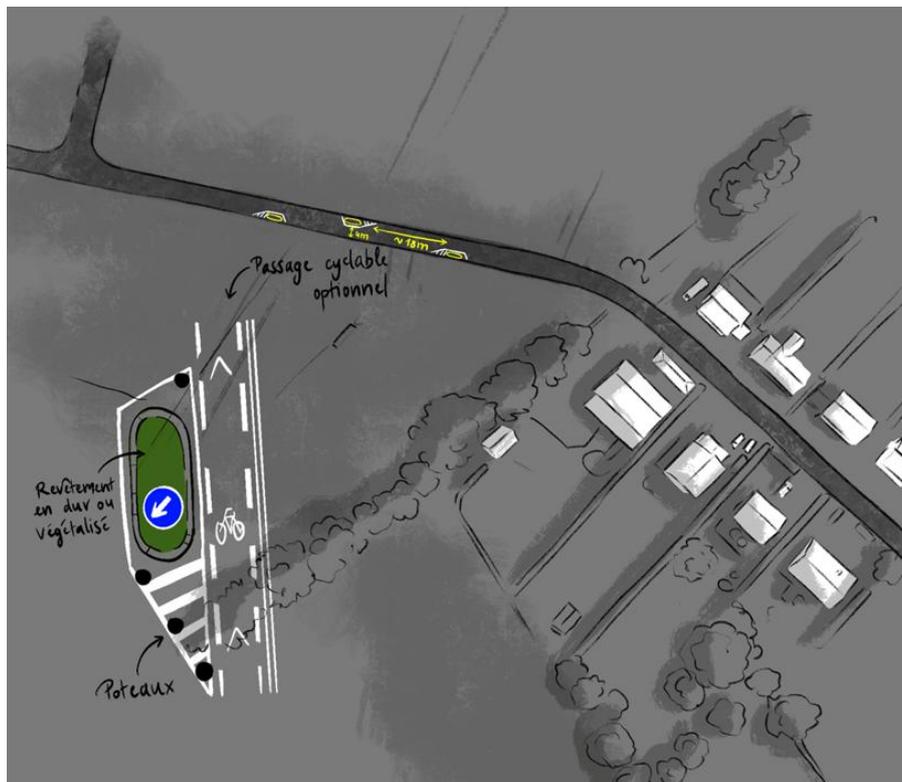


Figure 33 : Localisation de l'intervention

### ESQUISSE



CONTEXTE



Figure 34 : Localisation de l'intervention

ESQUISSE

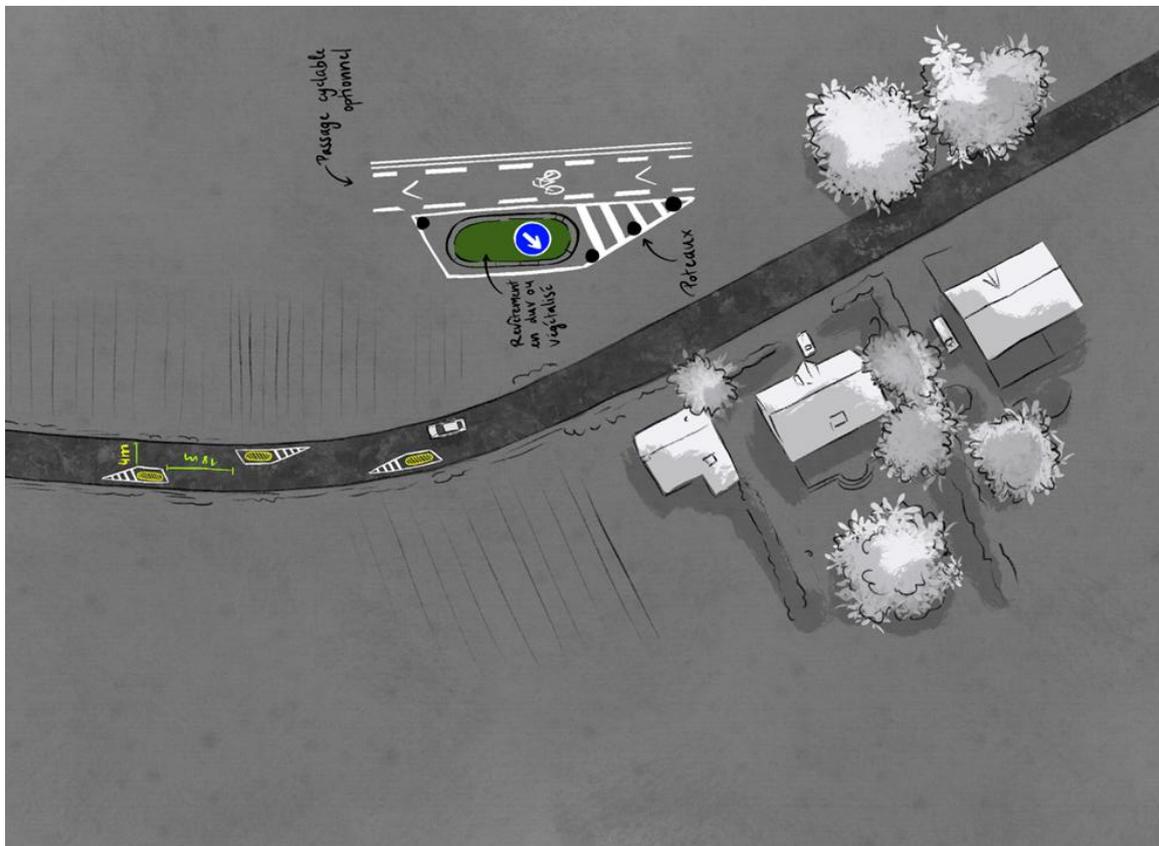


CONTEXTE



Figure 35 : Localisation de l'intervention

ESQUISSE



CONTEXTE

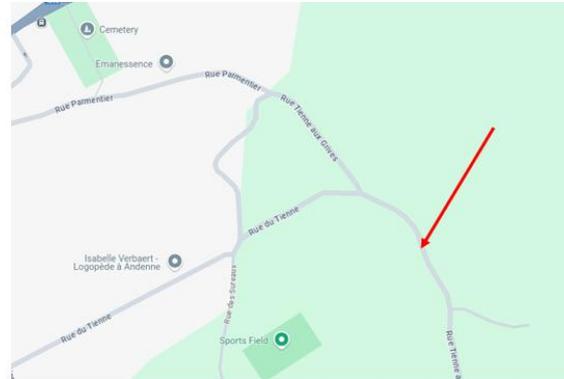
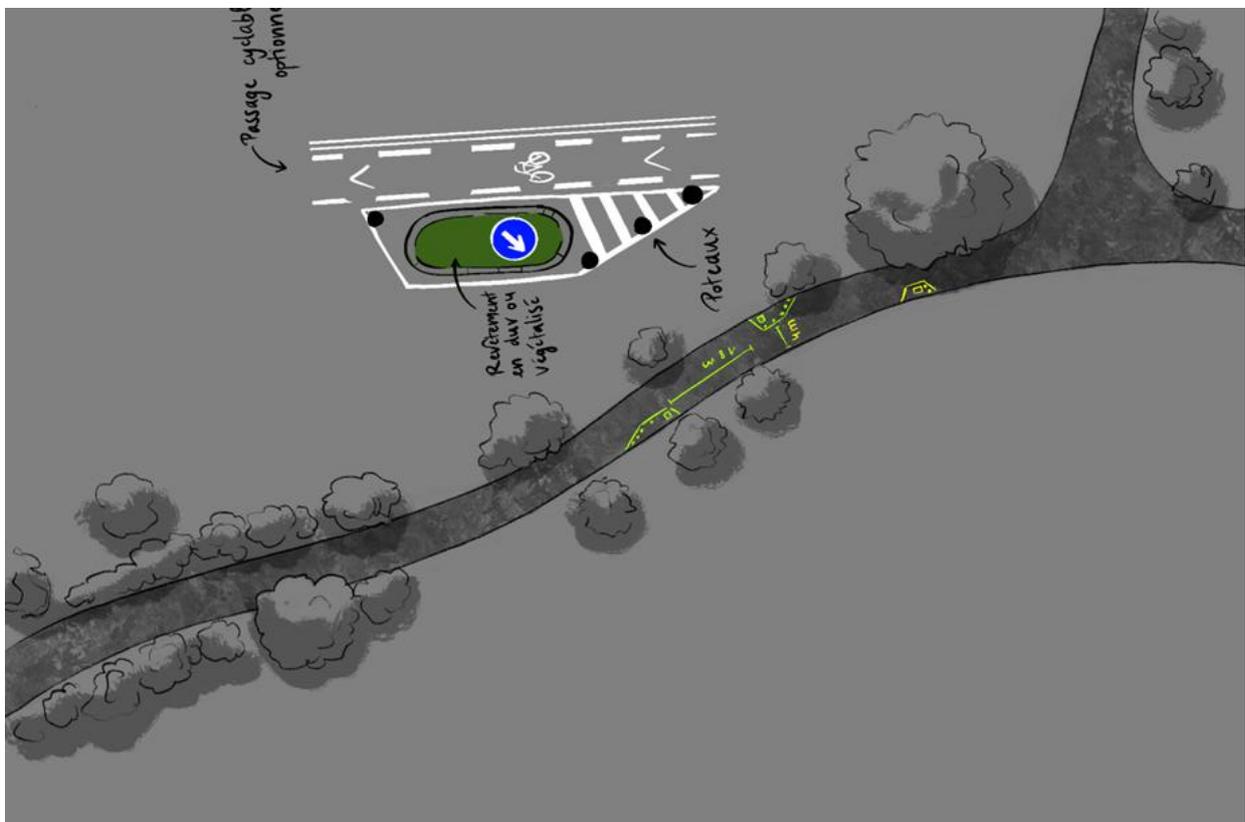


Figure 36 : Localisation de l'intervention

ESQUISSE



# I. ANDENNE-CENTRE

## CONTEXTE



Figure 37 : Localisation de l'intervention

## ESQUISSE



## J. ANDENNE-CENTRE

### CONTEXTE

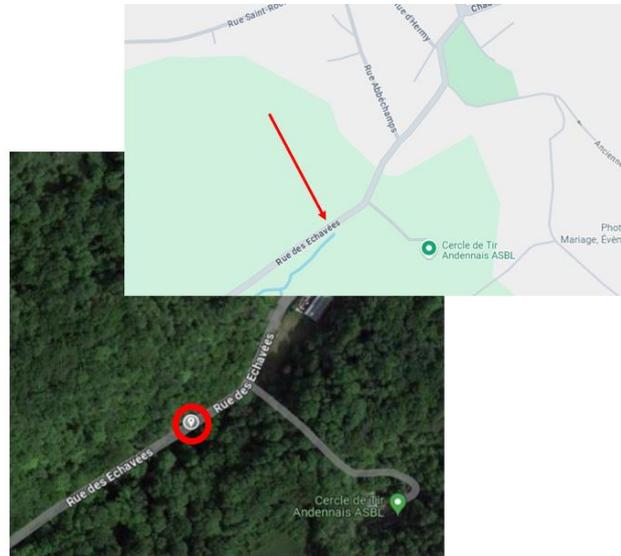


Figure 38 : Localisation de l'intervention

### ESQUISSE

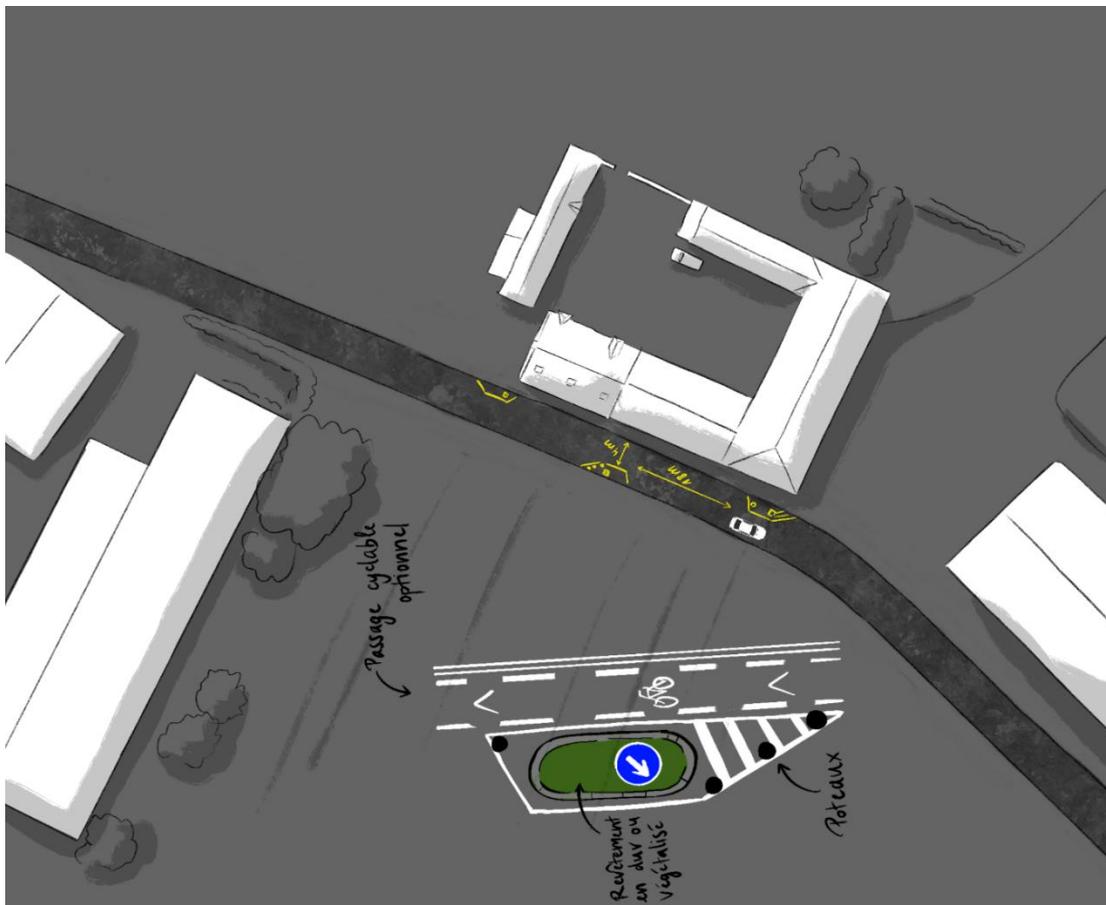


CONTEXTE



Figure 39 : Localisation de l'intervention

ESQUISSE



CONTEXTE

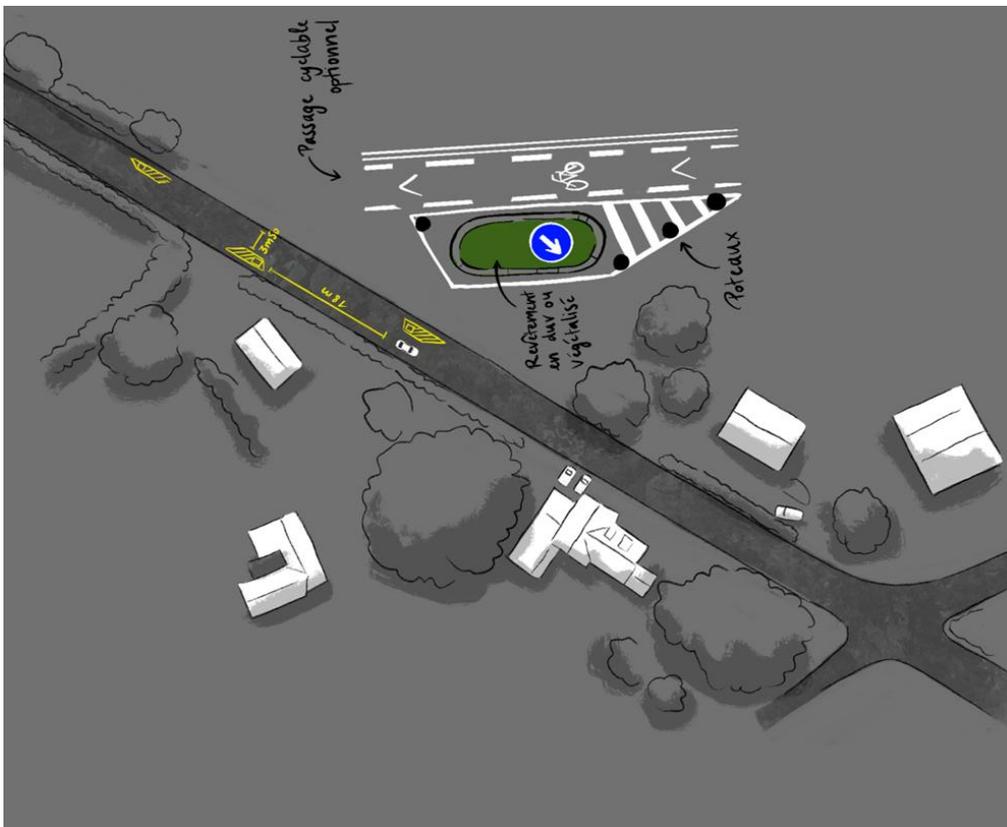
---



Figure 40 : Localisation de l'intervention

ESQUISSE

---



## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	<b>Piétons</b>	<b>Cyclistes</b>	<b>Transport public</b>	<b>Automobilistes</b>
Fluidité	Vitesses moins importantes dans les cœurs de village	Parcours plus serein dans un trafic ralenti	Espacement de 18m entre les chicanes permet le passage des bus	Permet d'éviter les ralentissements brusques
Accessibilité	Vitesses moins importantes dans les cœurs de village	Bypass latéral possible	Chicane franchissable par bus et charroi lourd	Priorité des véhicules claire
Sécurité	Vitesses moins importantes dans les cœurs de village	Moins de conflits et vitesse réduite	Vitesses réduites	Diminution des vitesses
Transfert modal	Vitesses moins importantes dans les cœurs de village	Vélo plus attractif au vu des vitesses pratiquées	N/A	N/A

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 16 :**  
**Groyne : Aménagement du carrefour en T**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €€€	<b><u>Acteurs</u></b> Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Sécuriser les déplacements des modes actifs
- ✓ Améliorer la lisibilité du carrefour

L'intervention vise à améliorer et simplifier le carrefour à 4 branches désaxées en un carrefour en T et les traversées piétonnes.

**CONTEXTUALISATION**

Le carrefour est actuellement aménagé avec des îlots directionnels franchissables de teinte rouge et d'une signalisation verticale pour guider les automobilistes dans le carrefour. L'usage a montré que les automobilistes ne comprennent pas l'aménagement car un bon nombre circulent à contresens au droit des îlots directionnels.

De plus, l'aménagement du carrefour exprime la même hiérarchie pour chaque embranchement du carrefour alors que la rue Peu d'Eau est une impasse débouchante.

## SITUATION ACTUELLE

---



Figure 41 : Localisation de l'intervention

## CONCEPT

---

L'esquisse vise un carrefour plus lisible et qui exprime la hiérarchie des voiries :

- **Apaiser les vitesses** : les girations sont réduites ; les véhicules doivent ralentir à l'approche du carrefour.
- **Clarifier les priorités** : la branche nord (rue de Groyne) est aménagée avec un revêtement différencié, rappelant son niveau secondaire. La bordure et le filet d'eau rue de Groyne sont continus au droit de la rue Peu d'Eau pour marquer son statut local.
- **Sécuriser les traversées** : les passages piétons sont clairement marqués et dans le cheminement logique du piéton.
- **Réduire la « mare d'asphalte »** : l'emprise de la chaussée superflue supprimée au profit des modes actifs.
- **Matérialiser le carrefour** comme centre du hameau par le biais d'une modification des matérialités : ajout de pavés.
- **Maintenir le caractère franchissable** : la géométrie du carrefour reste compatible avec les girations des bus, charroi agricole et véhicules de secours : oreilles de trottoir franchissables soit en marquage, soit en béton texturé.

Ainsi, le carrefour devient un point d'entrée lisible et apaisé, sans entraver la desserte locale.

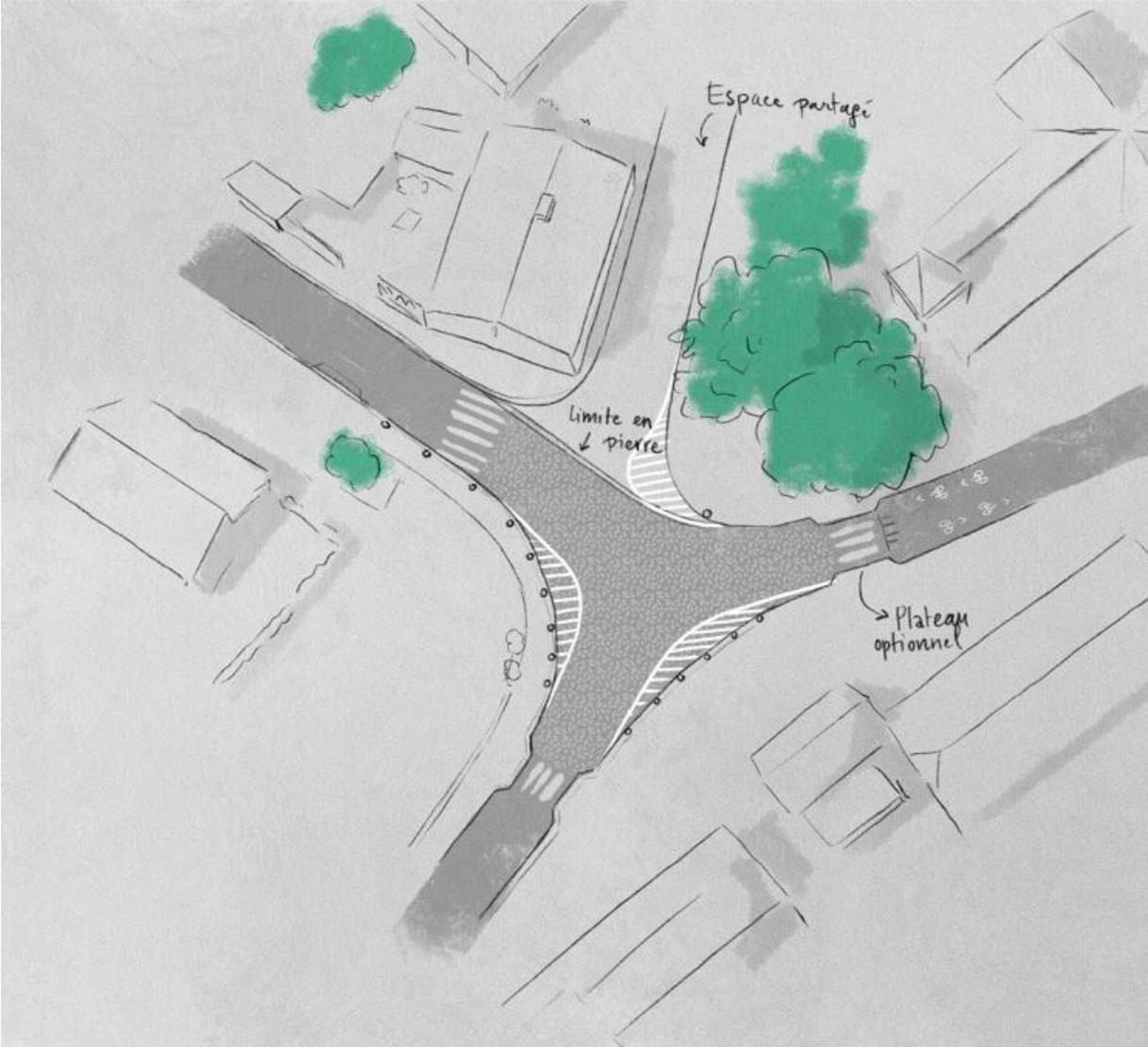


Figure 42: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
<b>Fluidité</b>	Parcours direct via traversées clarifiées	Trajectoire prévisible grâce aux vitesses abaissées	Approche du carrefour régulière, sans blocage	Voie guidée, moins d'hésitation sur les priorités
<b>Accessibilité</b>	Traversées raccourcies ; accès PMR facilité	Carrefour franchissable, « mare » d'asphalte supprimée	Gabarit maintenu pour bus et charroi	Priorité lisible via changement de matérialité
<b>Sécurité</b>	Risque de collision réduit par vitesse plus faible et changement de matérialité au centre du carrefour	Conflits vélo-auto limités par tournants serrés	Moins de conflits latéraux à l'arrêt	Points de conflit clarifiés, vitesse contenue
<b>Transfert modal</b>	Repères visuels qui encouragent la marche	Environnement apaisé incitant à l'usage du vélo	Accès piéton-bus simplifié et sécurisé	Invitation à adopter une conduite adaptée en zone village

Piéton et PMR	Cyclable	transport en commun par le bus	transport en commun par le rail	intermodalité	routier	gestion de la demande	gestion de l'offre	stationnement	transport de marchandise par la route	mobilité scolaire	amélioration de la qualité des cadre de vie
---------------	----------	--------------------------------	---------------------------------	---------------	---------	-----------------------	--------------------	---------------	---------------------------------------	-------------------	---

**FICHE ACTION 17 :**  
**Andenne-centre : quartier résidentiel en zone 30 + aménagement du carrefour**

<b><u>Sources de subsides</u></b> SPW	<b><u>Montant</u></b> €	<b><u>Acteurs</u></b> SPW-MI Commune Zone de police
	<b><u>Priorité</u></b> A réaliser dans les 10 ans en Suivant la disponibilité de subsides	

**OBJECTIF**

- ✓ Réduire la vitesse des automobiliste entrant sur la rue Hermoncroix depuis la N921.
- ✓ Clarifier les priorités et matérialiser visuellement la hiérarchie «voirie régionale / rue locale».
- ✓ Sécuriser la traversée piétonne en la rendant plus courte et mieux signalée.



ESQUISSE

---

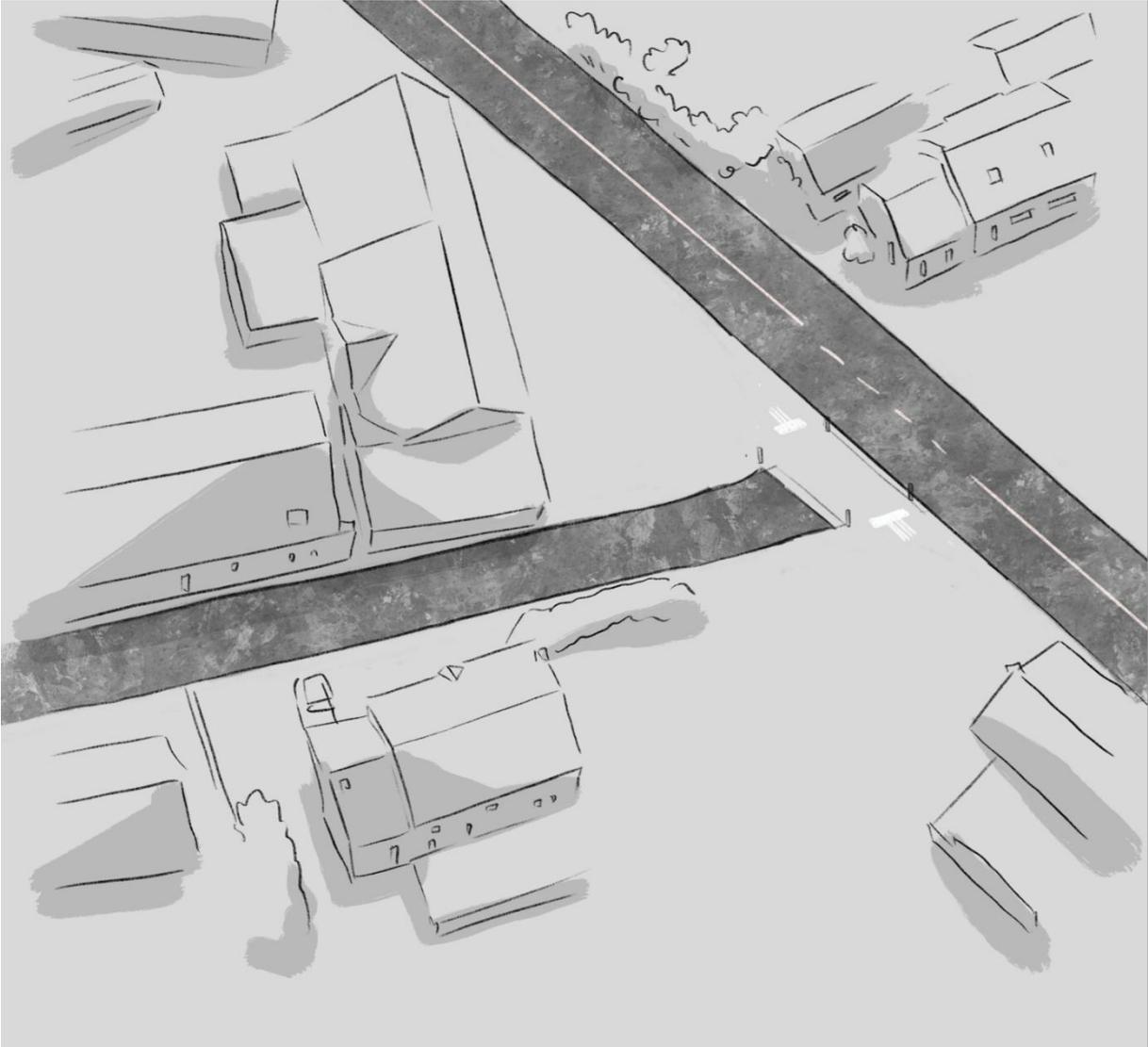


Figure 44: esquisse de principe

## BÉNÉFICES ATTENDUS

---

	Piétons	Cyclistes	Transport public	Automobilistes
<b>Fluidité</b>	Traversée plus directe et centrée	Flux vélo plus régulier grâce au ralentissement automobile	Approche du carrefour à allure stabilisée	Trajectoire guidée, hiérarchie de priorité claire
<b>Accessibilité</b>	Dalles podotactiles, trottoir traversant ; distance franchie réduite	Voie apaisée	Gabarit inchangé pour bus / charroi	Manœuvre d'entrée ralentie mais sans gêne de franchissement
<b>Sécurité</b>	Visibilité accrue, conflit piéton-auto limité	Vitesses respectées	Décélération obligatoire à l'angle	Réduction du risque de collision latérale ou frontale
<b>Transfert modal</b>	Traversée rassurante incitant à la marche interne	Contexte calme encourageant les courts trajets à vélo	Correspondance piéton-bus plus sûre	Signal fort de passage route → zone 30.