

la CeMathèque

dossier thématique

> Des Crédits d'impulsion
pour la mise en oeuvre des Plans
communaux de mobilité

- > Le contexte
- > La démarche
- > Types de projets et exemples
- > Les acteurs

SPW | Éditions

Mobilité



Wallonie



Source : ICEDD.

> Préambule

Depuis une bonne dizaine d'années, des efforts sont consentis par la Région wallonne afin d'encourager les communes à mettre en œuvre leur Plan communal de mobilité et à réaliser des aménagements favorisant les modes alternatifs de déplacement. Des budgets, intitulés « Crédits d'impulsion », sont ainsi dégagés afin de cofinancer la concrétisation de projets.

En 2008, la CeMathèque n°25 avait été consacrée aux premières réalisations. Or chaque année de nouveaux aménagements voient le jour. Il est donc intéressant de diffuser largement et régulièrement ces bonnes pratiques qui intéressent les uns et les autres, à la recherche d'expériences et d'exemples.

La présente publication s'inscrit dans la continuité de la précédente. Elle vise à présenter les enjeux et les objectifs de cette initiative, à décrire brièvement une méthode de travail pour la conception de projets de qualité et à proposer plusieurs exemples de réalisations illustrant divers cas de figures rencontrant les critères de recevabilité des dossiers.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	4
2. Le contexte	5
3. La démarche	8
4. Types de projets et exemples	14
5. Les acteurs	35
4. Conclusion	37
5. Références	38



Sources : ICEDD, lavenir.be.



> 1. Introduction



Eupen : zone de rencontre. Source : ICEDD.

La Région wallonne encourage les communes à se doter d'outils de gestion de la mobilité, et en particulier d'un Plan communal ou intercommunal de mobilité - P(i)CM. Entreprendre sa mise en œuvre et passer ainsi des grands enjeux, des objectifs et d'une stratégie d'action, à sa concrétisation étape après étape sur le terrain, nécessite généralement la réalisation d'aménagements physiques.

Depuis 2000, pour aider les communes dans cette tâche, la Région wallonne a prévu des incitants financiers. Les critères de recevabilité des projets ont petit à petit évolué. Profitant des expériences et des leçons apprises chaque année, ils se sont adaptés, afin de répondre le plus efficacement possible aux besoins et d'utiliser au mieux les budgets disponibles. Un bref état de la situation est proposé dans le chapitre qui suit.

Un bon dossier, un bon projet, un bon aménagement nécessitent une méthode et des outils de travail adéquats : identification des projets prioritaires, consultation des techniciens et des utilisateurs directement concernés, dossier technique satisfaisant aux critères d'accessibilité, de confort et de durabilité ... le tout, orchestré avec ordre et dans les règles de l'art. Quelques rappels à cet égard font l'objet d'un chapitre également.

Ensuite, une vingtaine de nouveaux projets sont décrits, complétant la première série de réalisations présentées dans la Cemathèque 25. Ils illustrent différents cas de figure dans des contextes urbain ou rural : aménagement d'un itinéraire cyclo-piéton, réalisation d'une liaison cyclable, recalibrage de la voirie de façade à façade, sécurisation d'une zone d'abords d'école, création d'une zone 30, d'une zone résidentielle ou

d'une zone de rencontre ... Ces projets sont décrits dans cette publication pour leur qualité et leur représentativité. Certains sont très simples, d'autres plus complexes. La liste n'est pas exhaustive et d'autres exemples méritaient tout autant d'être épinglés.

Les acteurs de ces initiatives ont un rôle précis à jouer dans leur conception, ensuite dans leur gestion et lors du déroulement du chantier. Il convient bien sûr de s'assurer que chacun est bien associé, consulté ou présent autour de la table, au moment voulu.



Quiévrain : aménagement d'une zone 30. Source : ICEDD.

Les points d'appuis

Depuis plusieurs années déjà, les communes sont encouragées par la Région wallonne à se doter d'un Plan communal ou intercommunal de mobilité. L'étape suivante concerne la matérialisation des concepts et du scénario retenu. Outre une coordination générale de l'ensemble de la politique qui touche à la mobilité sur son territoire et pour laquelle la commune va s'appuyer sur son nouvel outil, diverses interventions physiques sont nécessaires.

Celles portant sur les grandes infrastructures (routes régionales) sont du ressort des Directions des routes et des autoroutes du Service Public de Wallonie. Les initiatives en matière de transport en commun relèvent quant à elles des TEC et de la SRWT. C'est donc en particulier sur les voiries et leurs abords, qui sont de leur compétence, que les communes vont porter leurs efforts. Dans cette perspective, la réalisation d'aménagements en faveur de la mobilité douce constitue une nécessité, voire une priorité, si l'on veut rendre à ces modes de déplacement la place, la sécurité et la qualité qu'ils méritent.

Des critères de recevabilité qui visent en particulier les usagers les plus vulnérables

D'abord destinés à encourager la réalisation des premiers aménagements cyclables dans les communes (en 2000, 2001 et 2002) afin de susciter par la suite d'autres initiatives sur le même thème, les Crédits d'impulsion se sont orientés ensuite (en 2003 et 2004) vers la subvention de projets d'itinéraires pour les

piétons et les personnes à mobilité réduite. Ils étaient octroyés aux communes qui disposaient d'un PCM ou qui souhaitaient pérenniser une initiative testée lors de la Semaine de la Mobilité.

Depuis 2005, ils visent un objectif plus large, à savoir : « soutenir financièrement les investissements communaux destinés à concrétiser les résultats d'études de mobilité » : Plan communal de mobilité ou Plan de déplacement scolaire. Cette définition s'appuie sur le décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales¹. A l'heure actuelle, la réalisation de Plans de déplacements scolaires n'est plus recommandée par la Région.

Concrètement, cette orientation a conduit à envisager des projets plus globaux, qui facilitent le développement des modes alternatifs de déplacement, à savoir les transports publics, la voiture partagée, le vélo ou la marche, qui améliorent l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, qui favorisent la convivialité entre les différents modes de transport et améliorent la sécurité routière, à condition que l'encouragement à la marche et au vélo soit toujours au centre de la démarche. Celle-ci doit s'appuyer sur la création, la rénovation ou l'amélioration de cheminements destinés aux piétons et/ou aux cyclistes, en termes de sécurité, de qualité et de convivialité.

¹ Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales (Moniteur belge du 13 mai 2004) et Arrêté du Gouvernement wallon du 27 mai 2004 relatif au financement de l'élaboration de plans communaux de mobilité et de la mise en œuvre de plans communaux de mobilité et de déplacements scolaires (Moniteur belge du 30 juin 2004).



Comines : aménagement cyclable. Hamois : sécurisation des abords de l'école fondamentale. Sources : SPW – Direction de l'Édition, ICEDD.



Aménagement de traversée pour PMR à La Louvière. Source : SPW – Direction de l'Édition.

tion de pistes cyclables ou de pistes cyclo-piétonnes, de passages piétons surélevés, de trottoirs traversants, d'effets de porte, de terre-pleins ou d'îlots, de coussins berlinois ou de plateaux, de zones 30, de rencontre ou résidentielles ... Ces aménagements visent un meilleur partage de la voirie, concourent à la sécurisation des lieux et sont situés sur terrain communal ou en gestion communale.

Chaque année, toute commune wallonne, disposant d'un PCM, est donc invitée à introduire une demande de subvention pour la réalisation d'un projet et à déposer un dossier de candidature décrivant les objectifs visés, comment le projet s'inscrit dans le PCM, les aménagements envisagés. En 2012, les projets définis dans le cadre du « Réseau des écoliers à vélo » et de « L'Ecole au bout des pieds » du Printemps de la mobilité, ou des « Plans communaux cyclables » des communes présélectionnées pour le projet de communes pilotes Wallonie cyclable, ont été considérés comme satisfaisant aux critères. Autres conditions à remplir : le Conseiller en mobilité de la commune doit être associé à la gestion du dossier et la commune doit avoir mis sur pied un comité d'accompagnement annuel pour le suivi de la mise en œuvre de son PCM et l'avoir réuni en temps utile.

Rebaptisée « Plan escargot » en 2006, l'initiative a ensuite repris son appellation initiale de « Crédit d'impulsion », et en 2012 de « Crédit d'impulsion cyclo-piétons ». L'objectif est « d'accorder une attention particulière aux usagers plus vulnérables, d'adapter et de sécuriser les infrastructures de déplacement empruntées par les usagers doux et ainsi de permettre aux cyclistes, aux piétons et aux personnes à mobilité réduite de se déplacer en toute sécurité. La voirie ne doit plus être simplement destinée à supporter des flux de véhicules mais son utilisation doit être rééquilibrée au bénéfice des autres modes de déplacement. Il s'agit de laisser aux usagers doux la possibilité de circuler, de se promener, voire de jouer, en cohabitation avec les flux de voitures - mais non dominés par elles. ».

Les interventions concernent ainsi des élargissements de trottoirs, incluant systématiquement les exigences pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, la créa-

- sur le territoire de la commune, le projet est parmi ceux qui ont le plus fort potentiel en terme d'usage cyclo-pédestre (de 0 à 3 points) ;
- le projet s'intègre dans un réseau cyclo-pédestre cohérent et structurant permettant des liaisons pratiques entre zones d'habitat, pôles d'intérêt, arrêts de transport en commun ... (de 0 à 2 points) ;
- le projet est justifié par une opportunité particulière (de 0 à 1 point) ;
- le type d'aménagement cyclo-pédestre proposé est cohérent avec le contexte et respecte les normes en termes d'accessibilité et de sécurité (de 0 à 2 points).

Des procédures précises sont envoyées systématiquement aux communes qui peuvent prétendre aux subventions des Crédits d'impulsion ou sont disponibles auprès de la Direction de la Planification de la Mobilité.

Le choix du site d'intervention, le type d'aménagement envisagé, la conception de l'avant-projet, la mise au point du projet, la gestion du chantier, l'implication des différents intervenants, le déroulement des différentes étapes nécessitent bien sûr ordre et méthode.



Eupen : aménagement de promenade. Source : ICEDD.

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
SUBVENTION TOTALE (EUROS)	1 850 000	2 000 000	1 200 000	2 500 000	3 500 000	6 400 000	7 000 000	8 000 000	10 000 000	8 200 000	8 100 000	7 100 000	7 530 000
NOMBRE DE DOSSIERS	13	15	11	22	22	44	44	51	+/- 65	49	46	41	41

> 3. La démarche : du plan à la réalisation du projet

Cohérence du projet avec le PCM

Le Plan communal de mobilité réalise un diagnostic, fixe des objectifs et définit une stratégie de développement des déplacements et de la mobilité en harmonie avec la gestion du territoire et la vision du devenir de la commune.

Le cahier des charges de l'élaboration du Plan communal de mobilité prévoit un volet consacré au développement des modes doux. En fonction du contexte local et des objectifs fixés, il est plus ou moins élaboré selon les cas, mais n'aboutit pas systématiquement à la définition d'un réseau communal pour les cyclistes et pour les piétons. Des itinéraires cyclables sont cependant souvent proposés, accompagnés éventuellement des mesures d'aménagement nécessaires à leur sécurisation.

Concernant les piétons, l'accent est mis sur l'accessibilité des zones où sont concentrées les activités, avec un ensemble de recommandations portant sur la sécurisation des traversées par exemple et faisant l'objet de fiches techniques générales d'aménagement.

Ces différentes informations doivent permettre d'orienter les choix de sites d'intervention, de vérifier la pertinence du site envisagé et de déterminer des cheminements cohérents, prévoyant, si l'ampleur des interventions le nécessite, un phasage dans le temps.

Pour s'assurer de la cohérence des Plans et des actions, il a été rappelé aux communes qu'elles ont l'obligation d'organiser une réunion annuelle de suivi, voire de mise à jour de leur PCM, telle que prévue dans le décret sur la mobilité et l'accessibilité locales. Ainsi, au fur et à mesure qu'elles mettent en œuvre les recommandations de leur Plan, de nouvelles lignes directrices d'interventions y seront dégagées le cas échéant, avec l'implication et l'approbation des acteurs concernés.

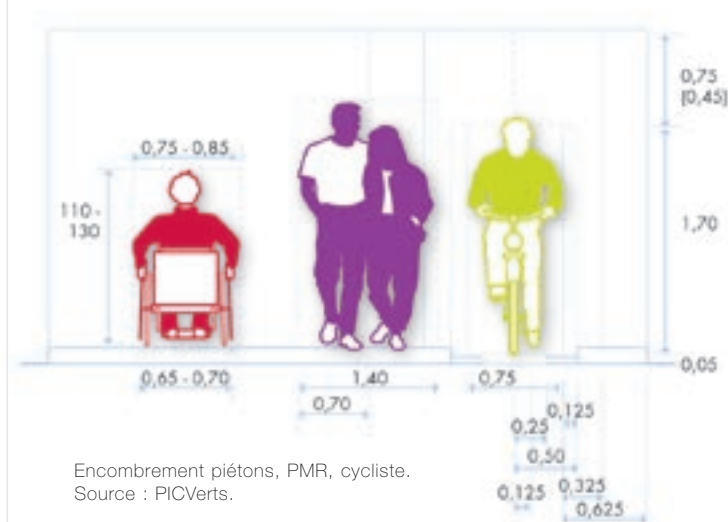




Binche : zone 30. Source : ICEDD.

Les axes de travail

Un bref rappel est proposé ci-après sur les besoins des cyclistes, des piétons et des PMR, et sur quelques points précis en matière d'aménagements. Il ne remplace pas les ouvrages de référence sur la question, qui traitent des aspects techniques des déplacements de ces usagers et des infrastructures qui leur sont destinées. Quelques publications utiles sont reprises en fin de volume.



Encombrement piétons, PMR, cycliste.
Source : PICVerts.

Des aménagements sécurisés pour les piétons et les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite sont des piétons qui ont des exigences plus élevées pour leur déplacement. A cet égard, la définition suivante est intéressante : « Une personne est à mobilité réduite lorsqu'elle est gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer ».

Tout projet d'aménagement doit prendre en compte ces exigences spécifiques.

Celles-ci sont traduites dans un ensemble de règles qui concernent entre autres la largeur des trottoirs en section constante, les matériaux de revêtement, la réalisation des traversées, des arrêts de bus, des emplacements de stationnement ...

Ainsi, le CWATUPE¹ détermine une largeur minimum de cheminement de 1,5 m, libre de tout obstacle et une hauteur de 2,2 m mesurée à partir du sol. Les projets doivent atteindre, voire dépasser, dans la mesure du possible, ces dimensions.

¹ Cfr les articles 414 et 415 du CWATUPE.





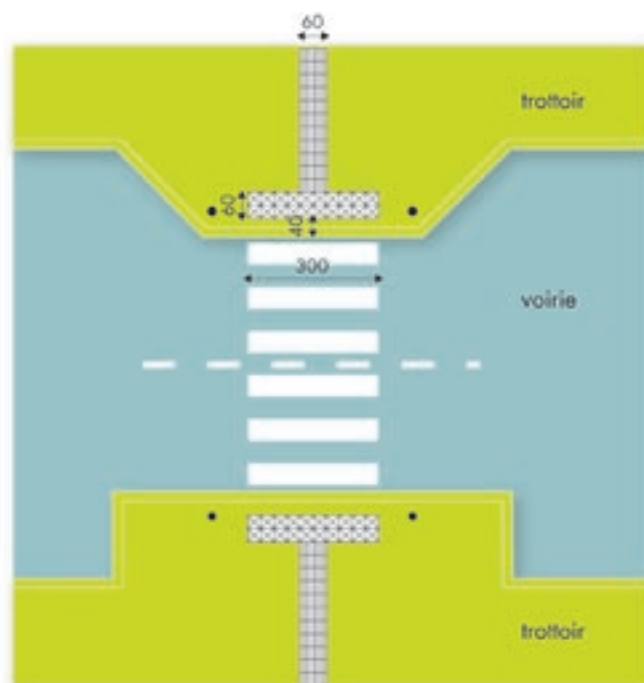
Hamoir : Traversée sécurisée avec avancée sur chaussée. Source : SPW – Direction de l'Édition.

La réalisation des traversées est délicate, en particulier pour les personnes en chaise. Rappelons que la mise en place de bateaux d'accès (bordures de type IA, IB et IE), préconisée il y a un certain temps déjà, a montré sa totale inadéquation. En effet, elle présente une pente de 30 % sur 30 cm, ce qui s'est révélé inadapté. Cette pratique est aujourd'hui proscrite et remplacée par un abaissement ou inflexion de trottoir, laissant une saillie chanfreinée de 2 cm maximum, au droit du raccord avec la chaussée. Les filets d'eau en demi-lune posent également des difficultés de franchissement et doivent donc être remplacés par des filets d'eau plats ou des bandes de contrebutage.

Les clauses techniques relatives aux signaux de repérage (dalles de conduite et dalles d'éveil à la vigilance) sont précisées dans le nouveau Cahier des charges type Qualiroutes¹, qui reprend les prescriptions relatives aux matériaux et à l'exécution du chantier. Pour une description plus précise et basée davantage sur le signal à donner aux personnes malvoyantes que sur les matériaux à utiliser, Qualiroutes se réfère au « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous »². Les fiches proposées, en particulier celles consacrées aux trottoirs, aux traversées, au mobilier urbain et aux arrêts de bus, reprennent toutes les informations utiles à la conception

du projet. De nouvelles fiches, complétant le recueil actuel, sont en préparation.

Au droit des entrées carrossables, des bordures à chanfrein 5/10 ou 10/10, voire des bordures bateau, sont recommandées, en lieu et place des inflexions de trottoir précédemment préconisées. En effet il est préférable que le trottoir soit maintenu à un niveau constant et ne présente pas de « vagues ».



Fiche méthodologique 2.5 (extrait) : Les traversées > Avancées sur chaussée. Sources : Gamah et SPW.

¹ Document téléchargeable : qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/
² réalisé par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW et Gamah, Manuel du MET n°10 – voir bibliographie en fin de publication.

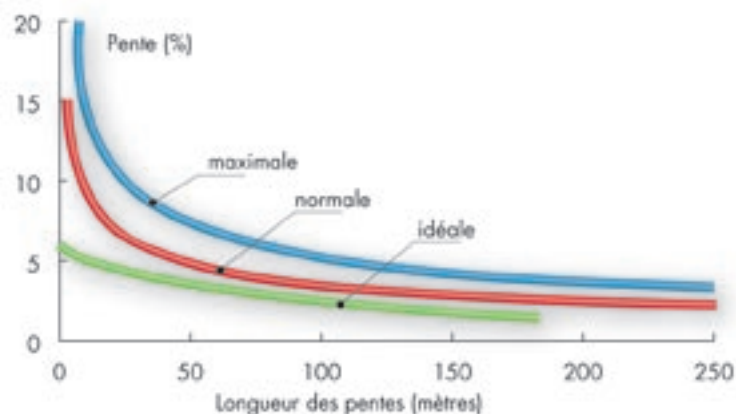


Source : SPW - Direction de la Planification de la Mobilité

Des aménagements sécurisés pour les cyclistes

Les cyclistes ont des besoins spécifiques : en particulier en termes de sécurité, mais également de confort, de distance à parcourir, de pentes à franchir.

Ainsi, tout projet les concernant sera particulièrement attentif à rechercher des itinéraires les protégeant de la circulation motorisée, spécialement lorsqu'ils sont amenés à circuler sur la chaussée et dans les carrefours et en particulier lorsque la différence de vitesse est importante, à assurer leur visibilité notamment dans les courbes, à leur proposer des revêtements confortables, à éviter les pentes trop importantes, les bordures qui pourraient être dangereuses ou gênantes ...



Abaque : distance – pente maximum/normale/idéale.
Source : Balshone Bruce L.

On dénombre quatre grands types d'infrastructures de déplacement des cyclistes : en site propre, séparée de la circulation (chemin réservé ou piste cyclable séparée), sur piste cyclable contiguë au trafic (piste cyclable marquée), sur piste suggérée (marquage de chevrons et de logos vélos) ou mêlée au trafic.

Rappelons que les pentes admissibles sont fonction de la distance à parcourir. Des abaques reprennent ces informations. Jusqu'à 3 %, il n'y a pas de problème. Pour être accessibles au plus grand nombre, lorsque la pente est de 5 %, il est recommandé de ne pas dépasser 120 m,...

Comme pour les cheminements piétons, la Direction de la Planification de la Mobilité a publié un « Guide de bonnes pratiques pour les aménagements cyclables »¹.

¹ réalisé par le CRR et la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW – voir bibliographie en fin de publication.



De gauche à droite : chemin réservé, piste cyclable séparée, site propre bus partagé. Sources : ICEDD, ProVélo, lalibre.be.





Sombrefe : dévoiement. Fleurus : sécurisation de traversée. Sources : ICEDD, SPW – Direction de l'Édition.

Des voiries sécurisées

Des aménagements sont souvent nécessaires sur la voirie, afin de ralentir la circulation. Ils contribuent ainsi à la sécurisation des lieux et permettent d'établir une certaine convivialité entre les différentes catégories d'utilisateurs.

Plusieurs outils sont disponibles pour atteindre cet objectif. Ils complètent les mesures mises en œuvre pour sécuriser les cheminements des piétons et les itinéraires cyclables. Divers moyens permettent par exemple de créer des effets de porte aux entrées d'agglomération. Ils peuvent être reproduits, si nécessaire, le long de la traversée de la ville ou du village, sur un itinéraire précis ou localement en un point particulièrement sensible, avec la réalisation de rétrécissements locaux, de plateaux, de coussins berlinois, de déviements, de séparateurs franchissables ou non, de plantations ...

Les outils réglementaires

Le code de la route et le règlement du gestionnaire de voirie proposent un ensemble d'outils donnant un statut favorable aux modes doux. Il s'agit en particulier du chemin réservé, des zones piétonne, de rencontre et résidentielle, des zones 30 et 30 abords d'écoles.

Quant à la réalisation de trottoirs et de pistes cyclables, ils doivent également répondre à un ensemble de règles qu'il convient de respecter et qui sont reprises dans le code de la route, le règlement du gestionnaire, ainsi que dans le CVATUPE, comme indiqué précédemment.

Quel projet étudier ?

Sur quel itinéraire travailler : pour les piétons, pour les cyclistes, ou pour ces deux catégories d'utilisateurs ? S'appuyant sur le PCM, il s'agira de définir le ou les aménagements prioritaires qui répondent aux critères suivants :

- Un partage équilibré de la voirie sécurisant en particulier les usagers vulnérables ;
- Une liaison entre des pôles d'attraction, voire la création d'un maillage à partir de ceux-ci : liaisons intervillages, quartiers d'habitations, commerces, écoles, services, gares, arrêts TEC ...
- La création de cheminements continus (attention aux ruptures !) ;
- Une liaison directe, évitant les détours ou tout allongement significatif de parcours ;
- La faisabilité du cheminement envisagé : vérifier si les solutions existent afin de répondre aux exigences d'accessibilité et de confort.

Les arbitrages sont parfois difficiles. L'espace public disponible nécessite dans certains cas une redistribution entre les différents usagers, parfois une modification des sens de circulation, la réorganisation du stationnement, voire la suppression de quelques emplacements, au bénéfice d'infrastructures sécurisées et confortables destinées aux piétons et aux cyclistes, au détriment de la voiture.



Le cahier des charges

Le respect des normes décrites dans Qualiroutes est obligatoire pour tous les travaux subventionnés par la Région wallonne, c'est-à-dire sur les voiries régionales et sur les voiries communales lorsqu'ils font l'objet d'une subvention régionale. Dans tous les cas, le respect du CWATUPE et des règles de pleine accessibilité est indispensable, pour autant que la configuration des lieux le permette.

Le cahier des charges peut comporter des aménagements qui ne sont pas subsidiés. Si la commune doit effectuer la réfection de l'égouttage ou de la voirie, il est toujours possible d'effectuer une seule adjudication et un seul chantier pour réduire les coûts et éviter la multiplication des chantiers.

Le chantier

Au cours du chantier, comme lors de l'étude préalable, la commune peut bénéficier des conseils techniques de la Direction de la Planification de la Mobilité pour tout ce qui concerne la sécurité routière, l'accessibilité ou les aménagements cyclables.

L'asbl Gamah peut également apporter une aide aux communes lors de la conception du projet et durant le chantier, par exemple pour le positionnement des signaux tactiles aux traversées.

L'information, la concertation

La constitution d'un Comité d'accompagnement, chargé du suivi du projet à ses différentes étapes est obligatoire. Elle est mentionnée dans les documents qui régissent divers aspects relatifs au déroulement et à l'organisation du projet.

Il est composé de divers représentants : la commune bien sûr, la CCATM, les associations d'usagers, les utilisateurs des aménagements : écoles, entreprises, commerçants, la Direction générale opérationnelle Mobilité du SPW via sa Direction de la Planification de la Mobilité, et si le projet le justifie, la Direction des routes du SPW, le TEC, la SRWT, la SNCB, Gamah...

La commune organise le mode de communication-consultation qui lui semble le plus adéquat, en fonction du contexte du projet et de son degré de complexité. Il doit fonctionner, le plus en amont possible, de manière à prendre en compte d'emblée un maximum de facteurs et considérations. Idéalement, une réunion est organisée au moment de l'avant-projet. Les éventuelles adaptations qui en résultent permettront d'assurer la cohérence et de renforcer l'intérêt de tous : citoyens et commune. La concertation est aussi nécessaire au moment du chantier : réunion d'information, toute-boîte...



Source : IGRETEC





> 4. Types de projets et exemples

Les projets qui voient le jour sont variés. Certains sont particulièrement réussis : qualité de la méthodologie, implication des différents acteurs, réalisation de qualité. Plusieurs cas de figures sont rencontrés : aménagement d'un itinéraire de liaison vers un pôle d'attraction privilégié, réaménagement plus global d'une rue ou d'une place proposant un nouveau partage de l'espace public, création d'une piste cyclable de liaison intervillage, contigüe à la chaussée ou bien en site propre, travaux de sécurisation d'une rue ou d'une entrée d'agglomération, création d'une zone de rencontre en centre-ville, d'une zone résidentielle dans un quartier calme ...

Chaque projet comporte ses spécificités, mais doit s'inscrire en cohérence avec les outils communaux de gestion de la mobilité et en particulier du Plan communal de mobilité, et traiter des cheminements.

Les exemples présentés ci-après ne visent pas l'exhaustivité. D'autres projets pourraient également faire l'objet d'une description dans cette publication, mais il fallait se limiter. Le choix a été fait de réaliser un bon tour d'horizon de la situation aujourd'hui et mettre en évidence la diversité des situations et des solutions imaginées.

Les projets peuvent être classés en six grandes catégories :

- Liaisons cyclo-piétonnes
- Itinéraires cyclables
- Recalibrage global de l'espace public
- Zones 30
- Zones résidentielles
- Zones de rencontre

Il n'est pas toujours aisé de ranger des projets dans une catégorie unique. Ainsi, par exemple, certaines liaisons cyclables peuvent intéresser les piétons, des zones résidentielles et de rencontre sont intégrées à des zones 30 ...



EUPEN

Source : ICEDD

EUPEN - Création d'une liaison cyclo-piétonne

Adresse : relie Nöreth à Kettenis

Contexte et lien avec le PCM

Le projet concerne la réalisation d'une piste cyclo-pédestre en site propre reliant le village de Kettenis au centre-ville d'Eupen, en suivant le creux d'une vallée. La gare SNCB se trouve à 350 m de ce chemin et la gare des bus à 150 m. Des lotissements ont été et vont encore être créés en bordure ou à proximité immédiate de cette liaison, qui permet également d'accéder directement à une grosse entreprise. Cette promenade renforce le réseau cyclo-piéton situé en-dehors du réseau motorisé. Elle est équipée d'une signalisation directionnelle à l'attention des piétons, couvrant l'ensemble de la commune.

Plus globalement, elle fait partie de l'itinéraire reliant le centre d'Eupen au RAVeL L48 Vennbahn via la commune de Raeren, point de départ vers l'Allemagne et le Luxembourg.

Aspects techniques

Cette piste continue pratiquement sans dénivelé comporte un tunnel sous voies de chemin de fer de 34 m de long, deux espaces de repos avec bancs, poubelle et range-vélos, et est éclairée sur tout son parcours. Elle est signalée en tant que « chemin réservé à la circulation des piétons et cyclistes ». Des potelets amovibles empêchent son accès aux voitures.

Longueur : 1,65 km

Largeur moyenne : 3 m (4 m dans le couloir sous voies)

Revêtement : Hydrocarboné.

Coût des travaux

Années de financement : 2001-2005-2006

Montant total : 2001 : 219 707 € / 2005 : 276 601 € / 2006 : 750 150 €

Subvention : 2001 : 166 510 € / 2005 : 200 000 € / 2006 : 200 000 €

Contact

Guy DENEFFE, guy.deneffe@eupen.be



Source : ICEDD.





BRAINE-LE-COMTE

Source : ICEDD.

BRAINE-LE-COMTE – Aménagement d'un tronçon d'un pré-RAVeL

Adresse : Ancienne ligne 106 Ecaussines – Ronquières. Tronçon situé sur Ronquières, entre l'ancienne gare et la N533.

Contexte et lien avec le PCM

En matière de déplacement des modes doux, le PCM recommande d'améliorer leurs conditions de circulation, en particulier pour relier les villages et pour accéder aux pôles. Le principe est de concevoir des aménagements qui rencontrent systématiquement les critères d'accessibilité pour les PMR. La ligne 106 constitue l'itinéraire conseillé pour relier Ronquières à Henripont, avec un dénivelé général faible sur toute l'assiette (2 %) et une distance cohérente avec l'usage du vélo : 3,5 km répartis en 2,5 km en site propre et 1 km sur des voiries calmes. En outre, elle est reliée au RAVeL 3 (canal de Charleroi et ancien canal.)

Aspects techniques

Le principe est de rendre ce tracé accessible à tous, ce qui a guidé le choix des matériaux de revêtement. A chaque entrée-sortie, des bornes en bois ont été posées, empêchant le passage des véhicules et alertant les usagers quant à leur traversée d'une voirie. Deux d'entre elles sont amovibles afin de permettre l'accès des véhicules de secours et d'entretien.

Longueur totale : 2,6 km

Largeur moyenne : 2,4 à 2,75 m de piste cyclo-piétonne et 0,8 à 1 m de piste pour les cavaliers, VTT...

Revêtement : Hydrocarboné et piste meuble

Coût des travaux

Année de financement : 2009

Montant total des travaux : 232 070 €

Subvention : 174 052 €

Contact

Anne SALMON, anne.salmon@publink.be

AYWAILLE - Aménagement d'une liaison cyclable

Adresse : chemin de halage en rive gauche de l'Amblève en aval du pont d'Aywaille.

Contexte et lien avec le PCM

Le PCM d'Ourthe-Amblève (dix communes) propose un réseau d'itinéraires cyclables pour la commune d'Aywaille qui n'en disposait pas et possède un potentiel intéressant à cet égard.

Ainsi, la liaison cyclable entre Aywaille et Remouchamps met en connexion des pôles importants. Cette liaison méritait d'être étendue en rive gauche, à Aywaille, vers les écoles et le terrain de football, et d'être accessible aux cyclistes côté Remouchamps (à terme, aménagement d'une rampe se greffant au pont). Le projet concerne l'aménagement du chemin de halage en aval du pont, et profite également de l'opportunité offerte par les travaux de pose d'un collecteur.

Aspects techniques

L'aménagement consiste en la pose d'un revêtement en pavés de béton, avec un contrebutage ou une bordure là où c'est nécessaire, et de mobilier urbain (bancs, poubelles).

Longueur : 700 m / 100 m

Largeur moyenne : 2,5 à 3 m

Revêtement : Pavés de béton

Coût des travaux

Année de financement : 2007

Montant total : 188 282 €

Subvention : 115 602 €

Contact

Bénédicte LAURENT, ecoconseil@aywaille.be

AYWAILLE



Source : ICEDD.



LASNE - Création d'une liaison cyclo-piétonne traversant la commune

Adresse : route de Renipont

Contexte et lien avec le PCM

Le Plan intercommunal de mobilité a abordé la thématique du RAVeL « WAWA » (Wavre/Waterloo) en proposant de s'orienter vers un tracé alternatif au tracé historique, l'assiette vicinale ayant été quasiment intégralement revendue aux particuliers. Suite à une étude complémentaire post-PiCM, commandée par la Direction générale opérationnelle Aménagement du territoire, Logement, Patrimoine et Energie DGO4 (ex-DGATLP) du SPW et axée exclusivement sur la détermination du tracé du RAVeL « WAWA », la commune de Lasne a approuvé un nouveau tracé situé principalement le long de voiries, de chemins et de sentiers communaux.

Celui-ci vise la création, sur 5,7 km, d'une piste cyclo-piétonne bidirectionnelle de 2,50m de large qui, à terme, traversera la commune de Lasne de part en part, depuis la commune de Rixensart au débouché du RAVeL jusqu'au Lion de Waterloo.

Un premier tronçon d'1 km a été réalisé en 2007, imposé comme charge de voirie à un lotisseur. Un second tronçon de 650 m, route de Renipont, a été



Source : ICEDD.

aménagé dans le cadre du Plan escargot 2009. Il est bordé par deux écoles maternelle et primaire, une infrastructure sportive importante et un nœud de lignes de bus au rond-point du Messenger de Bruxelles qui concerne de nombreux élèves du secondaire. En 2010, la commune a réalisé l'aménagement de 400 m supplémentaires sur fonds propres et obtenu un Crédit d'Impulsion pour 700 m. Les aménagements se poursuivent avec l'octroi de Crédits d'impulsion en 2011 et 2012.

Aspects techniques

La réalisation du projet a nécessité de modifier le profil en travers de la voirie. Avant travaux, la chaussée comportait environ 7 m et le trottoir 1,1 m.

Elle comporte aussi l'aménagement d'une traversée piétonne et cyclable sécurisée avec barrières de sécurité à proximité de l'école.

Longueur actuellement réalisée : 1 750 m

Largeur moyenne : Piste cyclo-piétonne bidirectionnelle : 2,5 m à localement 2 m. Chaussée : 5,8 m à localement 5,6 m au droit de l'école.

Revêtement : Piste cyclo-piétonne en pavés de béton imitation pierre bleue. Chaussée en hydrocarboné.

Coût des travaux

Année de financement 2009 : 650 m

Montant total : 243 475 €

Subvention : 195 646 €

Année de financement 2010 : 700 m

Montant total estimé : 255 337 €

Subvention : 190 000 €

Contact

Pascale PIROTTE, mobilite@lasne.be



Source : ICEDD.

TOURNAI - Création d'une liaison cyclable

Adresse : Rue Jean-Baptiste Moens et chemin d'Antoing à Tournai, Vieux chemin de Mons à Vaulx.

Contexte et lien avec le PCM

La liaison entre le centre de loisirs Aqua-Tournai (250 000 visiteurs/an) et Vaulx constitue un itinéraire fréquemment utilisé, en particulier par les écoliers. Or la chaussée concernée est une voirie de transit qui permet d'accéder au centre de Vaulx, à l'école du village et à une petite zone commerciale. Les vitesses sont élevées et elle n'était pas aménagée pour les cyclistes pour lesquels elle constitue un point noir. Sa sécurisation rencontre les objectifs et les actions préconisées dans le PCM : modération de la vitesse sur les axes de liaison, amélioration des déplacements des cyclistes et développement de maillages d'itinéraires.

Un financement ayant été obtenu via le Plan Mercure pour réaliser une piste dans le sens Aqua-Tournai – Vaulx, via ce crédit d'impulsion, la piste dans l'autre sens de circulation a pu être subventionnée et être prolongée jusqu'au centre commercial des Bastions. Les deux dossiers ont été fusionnés et fait l'objet d'un seul cahier des charges et d'une seule adjudication.

Aspects techniques

Création de pistes cyclables de part et d'autre de la chaussée sur les accotements existants. Elles sont séparées de celle-ci par des plantations basses dans le sens Vaulx – Aqua-Tournai sur une grande partie de l'itinéraire, des demi lunes en béton ailleurs. Rétrécissements ponctuels de la chaussée pour modérer les vitesses.

Longueur : 1 500 m

Largeur moyenne : Chaussée : +/- 6 m. Piste cyclable : 1,1 m. Plantations : 0,5 m.

Revêtement : Hydrocarboné.

Coût des travaux

Année de financement : 2008

Montant total : 124 391 €

Subvention : 93 293 €

Contact

Christine BERNARD, christine.bernard@tournai.be
Donat DE GRAEVE, donat.degraeve@tournai.be

TOURNAI



Source : ICEDD.





CLAVIER – Modération de la vitesse le long d'une voirie de pénétration

Adresse : Rue de la Gendarmerie à Clavier

Contexte et lien avec le PCM

Le PCM prévoyait parmi ses actions la sécurisation de cette voirie. Celle-ci vient à la suite de différents aménagements réalisés afin de favoriser la convivialité, la sécurité routière et les déplacements des usagers faibles, en créant pour ceux-ci une liaison vers le RAVeL 126 Huy-Ciney. La rue de la Gendarmerie concerne aussi les déplacements vers l'école.

Cet accès principal au village est caractérisé par une longue ligne droite menant vers le centre, les commerces et l'école, et est bordée d'habitations. La chaussée y est large (min 6,5 m).

Aspects techniques

Le projet a prévu la réalisation de deux effets de porte (rétrécissements de chaussée) aux entrées-sorties de la rue, des zones de stationnement alternées sur la chaussée encadrées de plantations d'arbres, la réfection et le rehaussement du trottoir d'un côté, son réaménagement de l'autre côté.

Longueur : +/- 600 m

Largeur moyenne : Chaussée : 5 m. Stationnement : 1,5 m. Trottoir : min 1,5 m

Revêtement : Hydrocarboné.

Coût des travaux

Année de financement : 2007

Montant total : 186 272 €

Subvention : 139 708 €

Contact

Geneviève LIBERT, genevieve.libert@clavier.be



Source : ICEDD.



CLAVIER



Source : ICEDD.

NAMUR – Aménagement d'un tronçon de la rue principale à Jambes

Adresse : Avenue Materne, entre l'avenue Bovesse et la place de la Gare fleurie à Jambes.

Contexte et lien avec le PCM

Le PCM de Jambes recommandait d'améliorer le confort de tous les usagers par un partage plus équilibré de la chaussée, une meilleure qualité de l'espace public et une amélioration de la sécurité des modes doux. Un PDS a également été élaboré en son temps, intégrant les établissements scolaires du centre de Jambes. Ce tronçon fait également partie du projet de liaison structurante pour les modes doux, reliant la gare de Jambes à la gare de Namur.

Le projet concerne le réaménagement complet de la partie communale de l'avenue Materne, qui constitue le cœur commerçant de Jambes. Il propose un recalibrage global avec un nouveau partage de la voirie en faveur des modes doux et des transports en commun, tout en prenant en compte les besoins des usagers motorisés et des livraisons des commerces.

Aspects techniques

Pour l'avenue Materne, le projet comprend la création d'un site propre bus franchissable en béton, dans le sens gare-place de Wallonie, de quais bus, de bandes de circulation (2X1 bande), de stationnement (de chaque côté) et de pistes cyclables.

Longueur : 300 m

Largeur moyenne : 15 m. Bande bus : 3,3 m. Plusieurs configurations, donc plusieurs profils.

Revêtement : Trottoirs en pavés de béton. Site propre bus et traversées piétonnes en béton coulé. Voies de circulation et stationnement en hydrocarboné.

Coût des travaux

Il s'agit d'un projet conjoint avec la SRWT qui a pris en charge les travaux de rénovation de la chaussée. L'objet de la subvention concerne quant à lui les trottoirs et les traversées piétonnes avec avancées de trottoir.

Année de financement : 2010

Montant total : non connu encore

Subvention : non connu encore

Contact

Catherine NOEL, catherine.noel@ville.namur.be





COUVIN – Aménagement d’une voirie en bordure de l’Eau noire

Adresse : rue de la Falaise à Couvin

Contexte et lien avec le PCM

Les objectifs du PCM annonçaient la création et la sécurisation des cheminements piétons au centre de Couvin. La rue de la Falaise regroupe quelques commerces (librairie, boucherie) et des infrastructures touristiques (Maison du Tourisme, entrée de Grottes) : ce qui explique sa forte fréquentation piétonne. La voirie est à double sens et les trottoirs étroits (souvent inférieurs à 1,1 m).

Le projet vise la réorganisation des déplacements des piétons en retravaillant la circulation et le stationnement le long de cette voirie et en élargissant les trottoirs.

Aspects techniques

L’objectif était de dégager les façades à proximité de l’Office du Tourisme en réduisant la largeur de la voirie sur ce tronçon pour permettre la réalisation de quelques places de stationnement devant les commerces. Dans

cette section, la circulation doit donc se faire de façon alternée sur une longueur de 40 mètres avec toutefois une petite zone de croisement-refuge à mi-distance. Au-delà, la largeur de la voirie permet le double sens, une zone de stationnement et un trottoir correct. Les circulations piétonnes sont organisées le long des façades dans la première partie pour être ensuite favorisées côté cours d’eau.

Longueur : 200 m

Largeur moyenne : Chaussée : 3,1 à 5,4 m. Trottoirs : $\geq 1,5$ m

Revêtement : Trottoirs en pavés de béton. Chaussée en hydrocarboné.

Coût des travaux

Année de financement : 2007

Montant total : 247 198 €

Subvention : 187 526 €

Contact

Jean HENRARD, protocole-festivites.couvin@publilink.be





HAMOIS

Source : ICEDD.

La CeMathèque_n°36 février 2013

HAMOIS – Aménagement des abords d'une école

Adresse : Rue de Hubinne à Hamois

Contexte et lien avec le PCM

Le projet a pour objet l'aménagement des abords de l'école fondamentale d'Hamois et s'inscrit directement dans la mise en œuvre de son Plan de déplacements scolaires. La rue de Hubinne est fort fréquentée car elle permet d'accéder à la chaussée de Liège (N97). Elle est bordée d'un côté par une plaine de jeux, le terrain de football, l'école et l'accès au centre sportif communal, de l'autre par un parking. Enfin, elle est traversée par le RAVeL – ligne 126. Le projet structure, réorganise et sécurise les cheminements des différents usagers.

Aspects techniques

Les travaux concernent différentes interventions : la création d'un plateau en chaussée, de zones d'arrêts pour les bus scolaires, de traversées piétonnes, d'un sentier en dolomie longeant la plaine de jeux, d'un autre sentier en béton pour accéder à l'école et au centre sportif, d'une passerelle en bois-acier prolon-

geant le cheminement piéton, des aires de repos et des plantations.

Longueur : 80 m

Largeur de la chaussée : 5,9 m, des trottoirs : > 2 m

Revêtement : Hydrocarboné en chaussée. Dolomie et pavés de béton en trottoirs.

Coût des travaux

Année de financement : 2008

Montant total : 201 652 €

Subvention : 150 000 €

Contact

Henri DUMONT, h.dumont@hamois.be



Source : ICEDD.



GEMBOUX – Aménagement des abords d'une école

Adresse : Rue de la Place à Grand-Leez et abords

Contexte et lien avec le PCM

Le PiCM de Gembloux comportait l'objectif de promouvoir le vélo comme mode de déplacement par des politiques globales et suivies, et de favoriser les piétons et les PMR par l'amélioration ou la réalisation d'infrastructures permettant de leur offrir un environnement accessible et sécurisant. La rue de la Place était empruntée, comme raccourci, aux heures de pointe, par un trafic de transit important qu'il convenait de ralentir, voire de décourager.

Sa réfection, entre les rues Delvaux et de la Converteirie, concrétise par un aménagement cet objectif. L'école communale qui y est située organise chaque année le brevet du cycliste et compte quelques jeunes cyclistes quotidiens.

Aspects techniques

Réaménagement complet de façade à façade, conservant le double sens de circulation actuel, avec des trottoirs traversants aux entrées-sorties, un espace de

convivialité au droit de l'école (zone présentant des différences de niveau), des plantations d'arbres, des plateaux sur les voiries connexes. Une légère dénivellation a été créée entre les larges trottoirs et la chaussée avec une bordure chanfreinée. L'ensemble de ces éléments contribue à restructurer complètement l'espace.

Longueur : 80 m

Largeur moyenne de façade à façade : entre 7 et 25 m. Chaussée ramenée à 4,5 m et localement à 3 m.

Revêtement : Pavés de béton beige (trottoir), rouge (chaussée), gris (bandes traversantes). Pavés de pierre pour les emplacements de stationnement (6 + 1 PMR).

Coût des travaux

Année de financement : 2009

Montant total : 320 359 €

Subvention : 200 000 €

Contact

Thomas VERBEEREN, thomas.verbeeren@gembloux.be

PERWEZ – Aménagement du centre de Thorembais-les-Béguines

Adresse : Carrefour des rues de Mellemont, du Béguinage, Masset et du Presbytère à Thorembais-les-Béguines

Contexte et lien avec le PCM

L'aménagement et la sécurisation du centre du village de Thorembais-les-Béguines, avec l'école fondamentale et l'église dans son périmètre, constitue l'une des mesures reprise comme prioritaire dans le PCM et répond à l'un des objectifs qui concerne l'amélioration des conditions de déplacement des modes doux. Il a le statut de zone 30.



Aspects techniques

Réaménagement complet de la zone, avec élargissement des trottoirs, en particulier le long de l'école et face au parvis de l'église, rétrécissement des carrefours (création d'oreilles franchissables par les poids lourds) et des bandes de circulation, création de zones d'arrêts de bus, d'une traversée piétonne en plateau et d'une dizaine d'emplacements de stationnement.

Longueur : 80 m.

Largeur moyenne de la chaussée : 6 m.

Revêtement : Hydrocarboné gris et rouge en chaussée. Pavés de béton brun-orangé 15X15 pour les trottoirs. Béton imprimé pour les zones de stationnement.

Coût des travaux

Année de financement : 2008

Montant total : 274 204 €

Subvention : 150 000 €

Contact

Dominique SAINTRAINT, dominique.saintraint@publilink.be



Source : ICEDD.

PERWEZ





BINCHE - Création d'une zone 30 en centre-ville

Adresse : rue de Robiano

Contexte et lien avec le PCM

Le PCM, approuvé en 2005, prévoyait la sécurisation des piétons sur les axes structurants du centre ville, en réduisant la vitesse et en créant des conditions de déplacement qui leur soient favorables. La rue de Robiano fait partie d'un axe important de liaison de la gare au centre ville. Elle est bordée de commerces et d'une école, ce qui engendre des flux importants de piétons et d'automobilistes.

Le projet concerne la réfection et la sécurisation de la rue de Robiano, entre la rue de l'Arayou, la rue Saint-Paul et la rue de la Gaiété. Il a fait l'objet de rencontres citoyennes.

Aspects techniques

L'espace est aménagé de plain-pied, de façade à façade. La circulation reste à sens unique. Des potelets ont été placés afin de séparer les piétons des automobilistes, ce qui justifie le statut de zone 30 de la rue, et non de zone de rencontre. Le stationnement est disposé de façon alternée, encadré par la plantation d'arbres,

créant ainsi des chicanes et par conséquent un ralentissement de la circulation. Une traversée piétonne a été créée à proximité de l'école avec des barrières. Des dalles podotactiles ont été placées au droit de tous les carrefours. Une réglementation zone bleue 1H30 a été instaurée.

Longueur : +/-275 m. (phases 1 et 2)

Largeur moyenne : +/- 10 m. Circulation : 4 m.

Stationnement : 2 m. Trottoirs : 2 x min 1,5 m.

Revêtement : pavés de pierre

Coût des travaux

Année de financement : 2009 +2010

Montant total : 353 162 € TVAC + 301 123 €

Subvention : 200 000 Euros + 190 000 €

Contact

Eliane DEGUELDRE, eliane.deguelldre@binche.be
Jenny REULIAUX, jenny.reuliaux@binche.be



Source : ICEDD.

AYWAILLE – Aménagement d'une zone 30 à Sougné-Remouchamps

Adresse : rue du Halage, entre la rue de la Briqueterie et la place.

Contexte et lien avec le PCM

Ce tronçon relie le centre de Sougné-Remouchamps à la liaison cyclo-pédestre Voie des Aulnes située sur l'autre rive de l'Amblève. Le projet vient compléter d'autres aménagements : la rue de la Reffe, la première partie de la rue du Halage et la place.

La proposition s'inscrit globalement dans les objectifs d'amélioration des itinéraires des modes doux et dans la matérialisation du réseau cyclable de la commune, tel que proposé dans le PCM.

Aspects techniques

La conception de l'aménagement est proche de celle d'une zone de rencontre – zone résidentielle. L'entrée s'effectue par un plateau. L'aménagement est quasiment de plain-pied, la bordure séparant le trottoir de la chaussée présente une dénivellation avec un chanfrein de 2 cm. Le stationnement, alterné, est marqué et signalé au sol par la lettre « P ». La perception visuelle de la voirie laissant apparaître des espaces dédiés, celle-ci a finalement reçu le statut de zone 30 au lieu de zone résidentielle.

Longueur : 425 m

Largeur moyenne : 6 m dont chaussée : 4,5 m filet d'eau compris, et trottoir 1,5 m. Localement quelques emplacements de stationnement marqués, en partie sur le trottoir côté bâti : 2 m.

Revêtement : Hydrocarboné pour la chaussée. Pavés de béton en trottoir séparés par une bande de contre-butage et une bordure en béton.

Coût des travaux

Année de financement : 2008

Montant total : 98 820 €

Subvention : 74 160 €

Contact

Bénédicte LAURENT, ecoconseil@aywaille.be





Source : ICEDD.

QUIÉVRAIN

QUIÉVRAIN - Aménagement d'une zone 30 reliant la gare au centre

Adresse : rue de la Gare

Contexte et lien avec le PCM

Le PiCM de Quiévrain-Honnelles comportait un plan pédestre pour le centre de Quiévrain et prévoyait diverses mesures techniques afin d'améliorer les conditions de déplacement entre la gare d'une part, les commerces et les services d'autre part. A cet égard, la rue de la Gare, à sens unique, constitue une liaison privilégiée entre ces pôles d'attraction, via la route régionale (N51), et nécessitait une rénovation et un recalibrage d'ensemble complets. Par ailleurs, elle permet d'accéder à une école fondamentale. Il s'agit d'une des fiches-action de son PiCM.

Aspects techniques

L'intervention porte donc sur le réaménagement complet de façade à façade et la structuration des espaces dédiés à la circulation, au stationnement et aux piétons. Les carrefours ont été redimensionnés et des oreilles ont été réalisées. Un plateau a été créé, englobant l'accès à l'école.

Longueur : 220 m.

Largeur moyenne : 9 m. Trottoirs $\geq 1,5$ m. Stationnement : 1,8 m. Bande de circulation : 3,5 m.

Revêtement : Hydrocarboné en chaussée et stationnement. Pavés de béton gris en trottoir.

Coût des travaux

Années de financement : 2007-2008

Montant total : 568.209 €

Subvention Crédit d'impulsion 2007 : 104 834 € / 2008 : 150 000 €

Subvention SPGE : 208 566 €

Contact

Barbara SPISSU, barbara.spissu@quievrain.be

BASTOGNE - Création d'une zone résidentielle en bordure de l'hypercentre

Adresse : place et rue du Parc, rue d'Assenois et rue Albert 1^{er}

Contexte et lien avec le PCM

Le PCM, approuvé en 2003, avait mis en lumière les difficultés pour les piétons de cheminer vers le centre-ville, sans identifier nommément la rue du Parc. Toutefois, celle-ci subit, depuis plusieurs années, un trafic plus élevé lié à l'essor du centre-ville et des zonings qu'elle relie directement. Elle constitue par ailleurs une liaison piétonne importante, en raison de l'évolution urbanistique du quartier et du fait qu'elle est connectée à un parking de délestage de 200 places. L'aménagement de la rue d'Assenois en zone résidentielle et de la rue Albert 1^{er} en zone 30 a fait l'objet d'une deuxième phase de travaux afin d'assurer une cohérence d'ensemble dans le rôle à jouer par les voiries de ce quartier.

Aspects techniques

La faible largeur de la rue du Parc ne permettait pas d'y créer des trottoirs corrects. Elle se prête à un aménagement de plain-pied de façade à façade, sans stationnement. La placette est aménagée de manière à proposer une quinzaine de places de stationnement marquées et un petit espace central comportant du mobilier urbain et des plantations. La rue d'Assenois est aménagée en zone résidentielle, de plain-pied de façade à façade, et propose une vingtaine de places de stationnement

marquées, placées de manière à créer des chicanes. L'avenue Albert 1^{er} se présente quant à elle comme une zone 30.

Rue du Parc

Longueur : +/- 200 m.

Largeur moyenne : 7 m.

Revêtement : Pavés de béton. Cunette – filet d'eau centrale.

Rue d'Assenois

Longueur : +/- 150 m.

Largeur moyenne : 12 m.

Revêtement : Pavés de béton. Cunette – filet d'eau centrale.

Coût des travaux

Année de financement : 2008

Montant total : 262 783 €

Subvention : 197 087 €

Année de financement : 2010

Montant total : 298 374 €

Subvention : 200 000 €

Contact

Cédric LEBOUTTE, c.leboutte@bastogne.be

BASTOGNE



Source : ICEDD.





BASTOGNE - Création d'une zone de rencontre en centre-ville

Adresse : rue des Récollets

Contexte et lien avec le PCM

Le PCM, approuvé en 2003, a mis en évidence tout l'intérêt d'exploiter le potentiel offert par la présence d'un tronçon du RAVel 164 au centre-ville, épine dorsale du réseau modes doux de l'entité, qui dessert les écoles principales et est connecté aux pôles bus. Divers accès sécurisés vers celui-ci doivent encore être créés.

La rue concernée relie ce RAVel et le Clos des Jardins à la Grand-rue. Elle est bordée par la poste, quelques commerces et institutions et accueille le marché deux fois par mois. Elle permet de relier l'artère commerçante, et en particulier la cité administrative et l'hôtel de ville, et constitue également un accès direct au stade de football et aux parkings. Il fallait donc y sécuriser les modes doux.

Aspects techniques

La rue a été divisée en deux tronçons, l'un a été aménagé en zone 30 et l'autre en zone de rencontre. Un plateau a été réalisé en entrée de la zone 30. Un trottoir traversant a été placé au débouché de la zone de rencontre sur la Grand-rue.

Zone de rencontre

Longueur : 65 m.

Largeur moyenne : 9,5 m.

Revêtement : Pavés de béton beige-ocre entre bandes de contrebutage en pierre bleue, pavés gris pour les emplacements de stationnement (6 emplacements marqués « P »).

Zone 30

Longueur : 100 m.

Largeur moyenne : 12 m.

Revêtement : Hydrocarboné pour la chaussée et le stationnement. Pavés de béton beige en trottoir.

Coût des travaux

Année de financement : 2007

Montant total : 241 270 €

Subvention : 180 952 €

Contact

Cédric LEBOUTTE, c.leboutte@bastogne.be





Source : ICEDD.



Source : ICEDD.

NEUFCHÂTEAU - Création d'une zone de rencontre en centre-ville

Adresse : rue Albert Clément, impasse de la Brasserie et ruelle des Champs

Contexte et lien avec le PCM

Cette intervention fait partie des fiches projets intégrées dans le PCM et le PDS. Elle s'inscrit dans l'objectif de la sécurisation des usagers lents et de l'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. La rue Albert Clément relie la place Charles Berghs (palais de justice) à la rue Burnotte (N864) et à la rue Franklin Roosevelt (N40). Le type de trafic est toutefois local : tribunal, école, poste, petits commerces et logements. Elle fait partie d'un cadre plus global de création d'une grande zone de rencontre englobant le palais de justice (périmètre de revitalisation urbaine) et les voiries qui y accèdent. Elle est encadrée par des trottoirs traversants.

Aspects techniques

Le sens unique de circulation de la rue Albert Clément a été inversé dans le tronçon relié à la rue Franklin Roosevelt. Elle bénéficie du statut de zone de rencontre, laissant toutefois apparaître des espaces dédiés, en raison notamment de la différence de couleur de pavages (quoique peu contrastée) et de la ligne guide. Les aménagements réalisés autour du palais de justice sont quant à eux d'une seule couleur et ne présentent pas de différence de niveau.

Longueur : rue Albert Clément : 150 m, impasse de la Brasserie : 20 m, ruelle des Champs : 60 m.

Largeur moyenne de la rue Albert Clément : 5,5 à 8 m.

Revêtement : Pavés de béton en trottoir, impasse et ruelle. Ligne guide en béton. Hydrocarboné en chaussée.

Coût des travaux

Année de financement : 2009

Montant total : 226 559 €

Subvention : 150 000 €

Contact

Pascal MAYNE, p.mayne@neufchateau.be.



LA ROCHE-EN-ARDENNE

Source : ICEDD.

Aspects techniques

Une modification du sens unique de circulation a été introduite, encourageant ainsi les parents à stationner sur le parking (42 places voitures dont 2 PMR, et un parking vélo-moto) créé à cette occasion. La voirie est de plain-pied, de façade à façade. En entrée et sortie, elle est connectée à la rue Val du Bronze, par un trottoir traversant. Elle rencontre toutes les conditions pour bénéficier du statut de zone de rencontre.

Longueur : 140 m.

Largeur moyenne : 4,25 à 7m.

Revêtement : Hydrocarboné en chaussée interrompu par des bandes de pavés de béton. Pavés de béton devant l'école. Pavés de béton pour la partie circulation du parking et dalles gazon pour les emplacements de stationnement. Pavés de pierre naturelle (grès) pour les trottoirs traversants.

Coût des travaux

Année de financement : 2008

Montant total : 243 892 €

Subvention : 150 000 €

Contact

Cédric LERUSSE, cedric.lerusse@la-roche-en-ardenne.be

LA ROCHE-EN-ARDENNE - Création d'une zone de rencontre autour d'une école

Adresse : Rue des Tanneries

Contexte et lien avec le PCM

Ce projet s'inscrit dans le cadre de la concrétisation des objectifs du PCM, à savoir l'amélioration de la qualité des espaces publics et une meilleure coexistence entre les différents modes de déplacement, plus concrètement en aménageant un réseau piéton offrant une liaison sûre entre les différents pôles d'intérêt de la ville (écoles, parcs, home, quartiers proposés à la revitalisation urbaine, passerelle sur l'Ourthe...). Il complète des aménagements réalisés précédemment, avec la réalisation d'une promenade piétonne le long de l'Ourthe.

En particulier, ce projet a pour objectif de sécuriser le cheminement des élèves aux abords de l'Institut Saint-Joseph et d'aménager un parking de proximité. Il est connecté à la rue Val du Bronze, récemment aménagée dans le cadre d'un autre type de subvention visant à sécuriser les piétons.

GEMBLoux - Création d'une zone de rencontre englobant une école

Adresse : Avenue Monseigneur Heylen

Contexte et lien avec le PCM

Les objectifs généraux du PiCM concernaient l'amélioration du cadre de vie et des cheminements des modes doux. Le projet ne figurait pas parmi les aménagements prioritaires listés. Ceux-ci étant réalisés, en cours de réalisation, ou liés à d'autres projets en cours, l'aménagement de cette voirie contribuait à la convivialité d'un quartier important pour l'avenir de la commune et s'intégrait dans une démarche plus globale liée au Plan communal d'aménagement de la gare.

L'avenue Monseigneur Heylen est située à proximité de la gare. Elle est bordée dans sa première partie de maisons unifamiliales implantées en recul d'alignement en ordre semi-continu et dans sa seconde partie de bâtiments isolés : une entreprise, une école fondamentale et un foyer pour étudiants. Cette rue sans issue subissait une pression croissante de la circulation motorisée aux heures d'entrée et de sortie des classes, défavorable aux modes doux et à la qualité de vie. Elle était également occupée par de nombreuses voitures ventouses.

Une démarche citoyenne participative a été menée avec l'école fondamentale afin que les futurs aménagements tiennent compte de ces « petits » citoyens.

Ainsi une rencontre a été organisée avec des classes de fin d'année primaire pour qu'elles fassent part de leur vision de la rue et qu'elles la dessinent. Il en ressortait un besoin d'une rue plus colorée. Le projet a tenu compte de cette demande et a introduit du mobilier coloré.

Aspects techniques

La voirie a été réaménagée de plain-pied et est revêtue de pavés de béton. Des emplacements de stationnement ont été créés entre de nouvelles plantations d'arbres au début de la rue, des beaux platanes existants dans la seconde partie. L'ensemble contribue à créer un caractère très calme et très vert tout en sécurisant les enfants.

Longueur : 130 m en deux parties.

Largeur moyenne : 12 m.

Revêtement : Pavés de béton ocre en général, gris pour les zones de stationnement. Cunette – filet d'eau centrale en béton.

Coût des travaux

Année de financement : 2008

Montant total : 206 910 €

Subvention : 162 445 €

Contact

Thomas VERBEEREN, thomas.verbeeren@gembloux.be

GEMBLoux



Source : ICEDD.





LA HULPE

Source : ICEDD.

LA HULPE - Création d'une zone résidentielle proche du centre-ville

Adresse : rue de l'Argentine

Contexte et lien avec le PCM

Située entre la rue de l'Étang et la rue des Déportés, la rue de l'Argentine, pourtant à vocation résidentielle, subissait une forte pression de la circulation motorisée en transit, car parallèle à la N253. Dans ses conclusions, le PiCM indiquait que cette voirie était à recalibrer et évoquait l'intérêt d'intégrer les cyclistes, par exemple en modérant les vitesses et en créant une zone 30.

En seconde phase la rue des Déportés a été réaménagée et la rue de l'Étang le sera également, après consultation des riverains.

Aspects techniques

Différents éléments concourent à une réduction de la vitesse et doivent dissuader le trafic non local d'emprunter cette voirie. Ils répondent aux critères de création d'une zone résidentielle.

La rue a été mise à sens unique et aménagée de plain-pied, de façade à façade.

Dix-sept emplacements de stationnement ont été créés et placés en alterné (chicanes). Quelques arbres ont été plantés. Localement des zones pavées traversantes ont été créées. La rue est équipée d'une cunette – filet d'eau centrale. Une bordure de 3 cm marque une extrémité de la zone et un trottoir traversant l'autre extrémité.

Longueur : 180 m.

Largeur moyenne, de façade à façade : 8 m.

Revêtement : Hydrocarboné bordé de pavages le long des propriétés riveraines. Quelques zones centrales ainsi que la cunette – filet d'eau sont pavées également.

Coût des travaux

Année de financement : 2009

Montant total : 143 216 €

Subvention : 107 412 €

Contact

Yvon LICHTFUS, yvon.lichtfus@hotmail.com
Philippe VERDOOT, philippe.verdoot@lahulpe.be

> 5. Les acteurs

Les acteurs susceptibles d'être impliqués sont nombreux. Cette situation reflète la nécessité de travailler en concertation pour une cohérence globale des projets, mais également pour profiter d'opportunités de monter des partenariats, d'associer d'autres sources de financement et de travailler sur l'ensemble des problématiques en même temps.

Les communes

Les communes sont au cœur de la politique et des mesures prises en matière de mobilité sur l'ensemble de leur territoire. C'est à elles, spécifiquement, que s'adressent les Crédits d'impulsion. Il importe, qu'à la faveur des moyens mis à leur disposition, elles aient une démarche proactive en matière de développement d'un réseau de mobilité douce et de quartiers accessibles.

La Direction de la Planification de la Mobilité du Service public de Wallonie

La définition d'une politique wallonne globale et cohérente en matière de mobilité, de transport intermodal (route, eau, air, rail) et de modernisation des moyens de transport des personnes, des marchandises et des services, ainsi que la coordination de cette politique sur les plans fédéral, européen et international constituent les missions de la Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques. Au sein de celle-ci, la Direction de la Planification de la Mobilité est à l'initia-

tive de l'élaboration des Plans communaux de mobilité, de déplacements scolaires et d'entreprises, d'autres études spécifiques, ainsi que des Crédits d'impulsion qui sont l'objet de cette publication. Elle peut conseiller les communes sur le choix des projets à mettre en œuvre, leur montage et leur recevabilité et le choix des aménagements.

Différents services de la Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments du Service public de Wallonie

La Direction générale opérationnelle Routes et Bâtiments assure la gestion et la réalisation des travaux sur les voiries régionales. Or des projets de Crédits d'impulsion peuvent jouxter le domaine régional. Concertation et coordination sont donc indispensables à une bonne gestion des aménagements à réaliser.

En outre, des travaux de voirie réalisés sur le territoire communal peuvent bénéficier de subventions de la part de la Direction des Voiries, en particulier dans le cadre des plans triennaux. A ce titre, ils font également l'objet d'un suivi technique et de conseils.

Enfin la Direction des Déplacements doux et des Projets spécifiques apporte son expertise et joue un rôle de coordination envers les différents intervenants pour assurer une cohérence globale des aménagements sur les réseaux régional et communal.



De gauche à droite : zones de rencontre à Neufchâteau et Tournai. Source : ICEDD.





Les citoyens

Riverains et commerçants sont les premiers concernés par les travaux et les aménagements réalisés dans leur rue. Un bon projet, un bon chantier, passent par une concertation avec la population. Celle-ci a parfois des informations à communiquer à propos de la situation existante, qui ne sont pas nécessairement perceptibles par ceux qui ne fréquentent pas les lieux au quotidien, et des suggestions à exprimer pour l'avenir, à prendre en compte et à arbitrer dans l'ensemble des contraintes et des objectifs visés par le projet. Enfin, l'information envers les citoyens s'avère utile pour une organisation du chantier qui soit la plus respectueuse possible des contraintes des uns et des autres.

De gauche à droite : inventaire des chemins vicinaux.
Aménagement d'une bande de circulation réservée au TEC à Jambes. Sources : cnb.be, ICEDD.

Les Services techniques provinciaux (STP)

Ils sont concernés par la politique des chemins et sentiers : ils conservent le double des Atlas, donnent leur avis en cas de modification, de suppression ou de création d'un chemin ou d'un sentier, dressent procès-verbal... Ils sont également consultés en matière de plans d'alignement, avant leur approbation par la Région wallonne, ainsi que sur les plans de remembrement.

La SRWT et le TEC

Les projets de Crédits d'impulsion peuvent aussi servir l'intermodalité et concerner plus spécifiquement un itinéraire menant à la gare de chemin de fer, à la gare des bus ou simplement à l'arrêt d'une ligne du TEC. Dans ce cas, il est indispensable d'associer la SRWT et le TEC à l'étude, y compris pour ce qui concerne l'organisation du chantier et les déviations éventuelles. Rappelons en outre que la SRWT peut prendre en charge les travaux concernant les arrêts de ses lignes et une part importante du coût de l'abribus. Cette situation s'est rencontrée à Namur par exemple.

Gamah

Gamah (Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées) est une association spécialisée dans l'accessibilité des cheminements, des bâtiments et des transports en commun, pour les personnes à mobilité réduite. Dans le cadre des Crédits d'impulsion, elle intervient comme conseil de la Région wallonne pour les projets qui concernent des cheminements piétons, participe alors au Comité d'accompagnement et examine l'adéquation du projet aux exigences techniques ainsi que sa cohérence par rapport à la logique de cheminement des PMR et par extension des piétons.





Dohlain (Limbourg). Source : ICEDD.

> 4. Conclusion

Aider les communes à concrétiser les résultats de leurs études de mobilité et à réaliser des aménagements en faveur des modes alternatifs de déplacement constitue une priorité pour le pouvoir régional. Cette problématique est au cœur des préoccupations de nombreux Conseillers en mobilité dans les communes, afin de mieux prendre en compte la sécurité et les besoins des usagers faibles, et fait régulièrement l'objet de publications.

En effet, une évolution s'est produite entre les premiers projets et ceux d'aujourd'hui. L'expérience aidant, certaines solutions proposées hier n'ont pas tenu leurs promesses, se sont parfois révélées inadaptées, ce qui a conduit à en modifier l'approche et nécessite donc une communication notamment via les outils du réseau des CeM.

Les réponses aux problèmes constatés sur le terrain sont simples, sobres, tentant de travailler la plupart du temps avec des enveloppes financières limitées, en bon gestionnaire, intégrant au mieux les exigences en matière d'accessibilité, de confort et de sécurité de chaque type d'utilisateur concerné, et de durabilité de l'aménagement réalisé.



Publications

Guides méthodologiques concernant les aménagements cyclables en Wallonie,

1. **Quel aménagement choisir ?**
2. **Pistes cyclables marquées**
3. **Bandes cyclables suggérées**

Direction des Déplacements Doux de la DGO1 du SPW, 2012. Documents téléchargeables : <http://pouvoirslocaux.wallonie.be>.

Le vélo - un mode de déplacement durable, nécessitant des solutions techniques appropriées, Dossier, CRR, Bruxelles, 2010, Document téléchargeable.

Guide de bonnes pratiques pour des aménagements cyclables, Les manuels de la mobilité n°2, CRR et SPW-DGO2, Namur, 2009. Document téléchargeable.

Cemathèque n°22 – **Mobilité douce et déplacements quotidiens**, MET, Namur, septembre 2007.

Guide méthodologique pour la mise en place d'une politique cyclable en milieu rural, Cahiers du MET, MET, Namur, 2007.

Marquage et signalisation dans les contresens cyclables, Vade Mecum Vélo en Région wallonne, IBSR, 2007.

Réalisation des pistes cyclables marquées et des bandes cyclables suggérées, Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale, IBSR, 2007.

Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous, Les manuels du MET n°10, MET et Gamah, Namur, 2006. Document téléchargeable.

Une politique cyclable pour ma commune en Wallonie, Gracq, Bruxelles, 2006. Document téléchargeable.

Cemathèque n°19 – **Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre**, MET, Namur, novembre 2006.

Corinne Mignot, **Mobilité urbaine et déplacements non motorisés**, La documentation française, Paris, 2001.

De nombreux ouvrages du Certu sont consacrés aux aspects techniques de l'aménagement des voiries. Il faut toutefois s'assurer que leurs recommandations sont compatibles avec la réglementation belge.

Réglementation

Code de la route, IBSR, Bruxelles, s.d. www.code-de-la-route.be.

Règlement du gestionnaire de voirie, CRR, Bruxelles, s.d. www.brrc.be/pdf/codegest.pdf

Code wallon d'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine, MRW, Namur, 2012. dgo4.spw.wallonie.be/dgatlp/dgatlp/default.asp

CSC type Qualiroutes, Namur, 2012. qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes.

Sites internet

mobilite.wallonie.be : site portail mobilité de la Wallonie, Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques du Service public de Wallonie

www.bruxellesmobilite.irisnet.be : site de l'administration régionale bruxelloise : présente les actions et les initiatives de la Région en matière de mobilité.

www.gracq.be : site de l'association des cyclistes quotidiens.

www.provelo.org : site de l'association Pro Velo, il propose différents services à l'intention des autorités, écoles, entreprises et particuliers pour promouvoir l'utilisation du vélo.

www.gamah.be : site de l'association gamah, qui œuvre en faveur de l'accessibilité des bâtiments, des cheminements et des transports.

Réalisation

Dossier préparé et mis en forme par
ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban 4, B-5000 Namur



Rédaction

Françoise BRADFER – ICEDD asbl

Comité de lecture

- Etienne-Charles DUCHESNE, SPW-DGO2
- Brigitte ERNON, SPW-DGO2
- Bernadette GANY, SPW-DGO2
- Valéry MATHIEU, SPW-DGO2

Éditeur responsable

Ir Yvon LOYAERTS
SPW – Direction générale opérationnelle Mobilité et
Voies hydrauliques
Boulevard du Nord 8, B-5000 Namur

Réseau des CeM

Bernadette GANY – Coordinatrice
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 30 99 – Fax : 081 77 38 22
reseau-cem@spw.wallonie.be
<http://cem.mobilite.wallonie.be>

Centre de documentation et de diffusion en mobilité

Brigitte ERNON – Gestionnaire
SPW – Direction de la Planification de la Mobilité
Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR
Tél. : 081 77 31 32 – Fax : 081 77 38 22
centre-doc-mobilite@spw.wallonie.be
<http://documentation.mobilite.wallonie.be>

Photo de couverture : Binche, Crédit d'impulsion.
Source ICEDD.



■ DÉJÀ PARUS DANS CETTE COLLECTION

1. Le conseiller en mobilité : contexte, rôle et outils
2. Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité
3. La gestion de la demande de mobilité
4. La mobilité et l'aménagement du territoire
5. Mobilité, consommation d'énergie et pollution de l'air : quels enjeux pour demain ?
6. Tous en piste pour le vélo !
7. Une réunion ? Et si on en parlait ...
8. La signalisation, aussi une question de bon sens ...
9. Les CeM à la découverte de La Rochelle
10. Le charroi agricole
11. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 1. Problématique générale
12. Le stationnement : encore et toujours au coeur de la mobilité – 2. Applications et effets
13. Mobilité scolaire
14. Mobilité en zone rurale
15. L'intermodalité dans le transport des personnes
16. Mobilité en Suisse romande
17. Le transport en commun
18. Nouvelles implantations commerciales et mobilité
19. Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre
20. L'aménagement du territoire et l'urbanisme face à la mobilité
21. Le stationnement – 3. Besoins spécifiques
22. Mobilité douce et déplacements quotidiens
23. Des comptages. Pourquoi ? Comment ?
24. Mobilité et environnement
25. Le Plan Escargot. Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement
26. Les systèmes de transport collectif structurants
27. Le Plan communal de mobilité : un état des lieux
28. Conseiller en mobilité : une formation, une fonction, un métier
29. Mobilité et déplacements domicile-travail
30. Le stationnement dépenalisé
31. Jeunes et mobilité
32. Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?
33. Collaborations TEC – gestionnaires de voiries
34. Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale.
35. Un règlement complémentaire de circulation routière. Quand ? Comment ?.