



**Plan Intercommunal de Mobilité
Communes de Durbuy, Erezée, Hotton,
Marche-en-Famenne, Nassogne, Rendeux,
Rochefort, Somme-Leuze**

***Phase 3
Propositions
Échelle communale***

Somme-Leuze

Rapport final avant enquête publique

Avril 2015

Association momentanée



Sous-traitant communication



Ont participé à la rédaction de document :

- Delphine Hébert – Chef de projet Agora - Associée
- Alexandre Van Pestel – Chef de projet Espaces Mobilités- Associé
- Ambre Coquillat – Chargée d'études Agora
- Evelien Van Bockstal – Chargée d'études Agora

- Paul Plak – Administrateur Agora

Table des matières

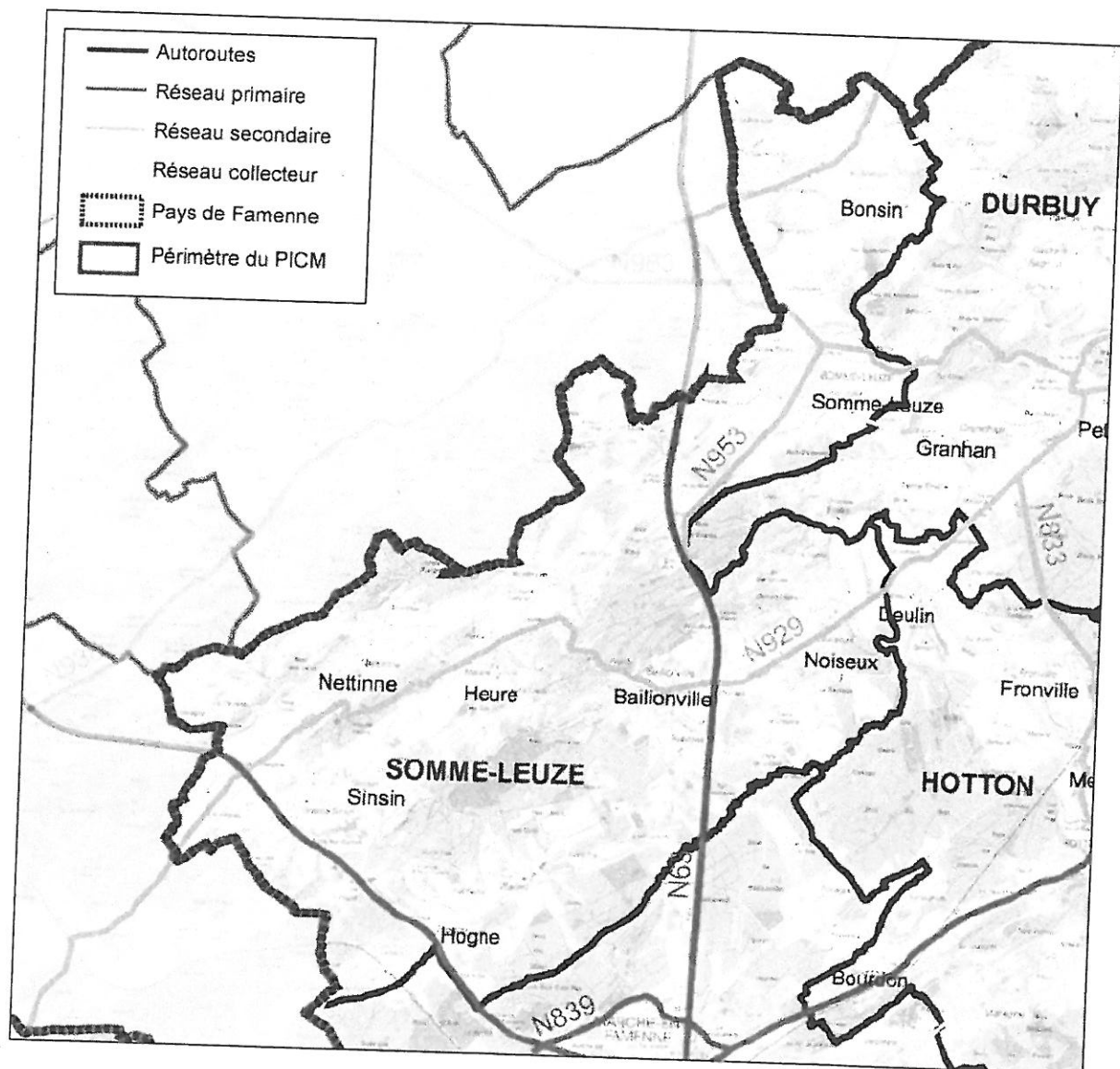
1	Réseau routier	5
1.1	Proposition de hiérarchie viaire et de régimes de vitesse -----	5
1.2	Sécurité routière-----	7
1.2.1	Les points noirs-----	7
1.2.2	Maitrise de la vitesse -----	7
2	Transports publics	9
2.1	Lignes scolaires -----	9
2.2	Ligne express: Marche-en-Famenne – Liège-----	9
3	Réseau cyclable	10
3.1	Actions prioritaires-----	11
3.1.1	Liaison Baillonville – Zoning – Noiseux -----	11
3.1.2	Liaison Baillonville – WEX – Centre de Marche-en-Famenne -----	11
3.2	Possibilité à plus long terme -----	13
4	Fiches action	15
4.1	Fiche action n°1 : Village de Bonsin -----	15
4.2	Fiche action n°2 : Heure – sécurisation du centre-----	22
4.3	Fiche action n°3: Baillonville– accessibilité du zoning sud -----	26
4.4	Fiche action n°4 : Sécurisation du carrefour au centre de Waillet -----	28
4.5	Fiche action n°5 : Liaison modes doux Baillonville - Noiseux-----	32

1 Réseau routier

1.1 Proposition de hiérarchie viaire et de régimes de vitesse

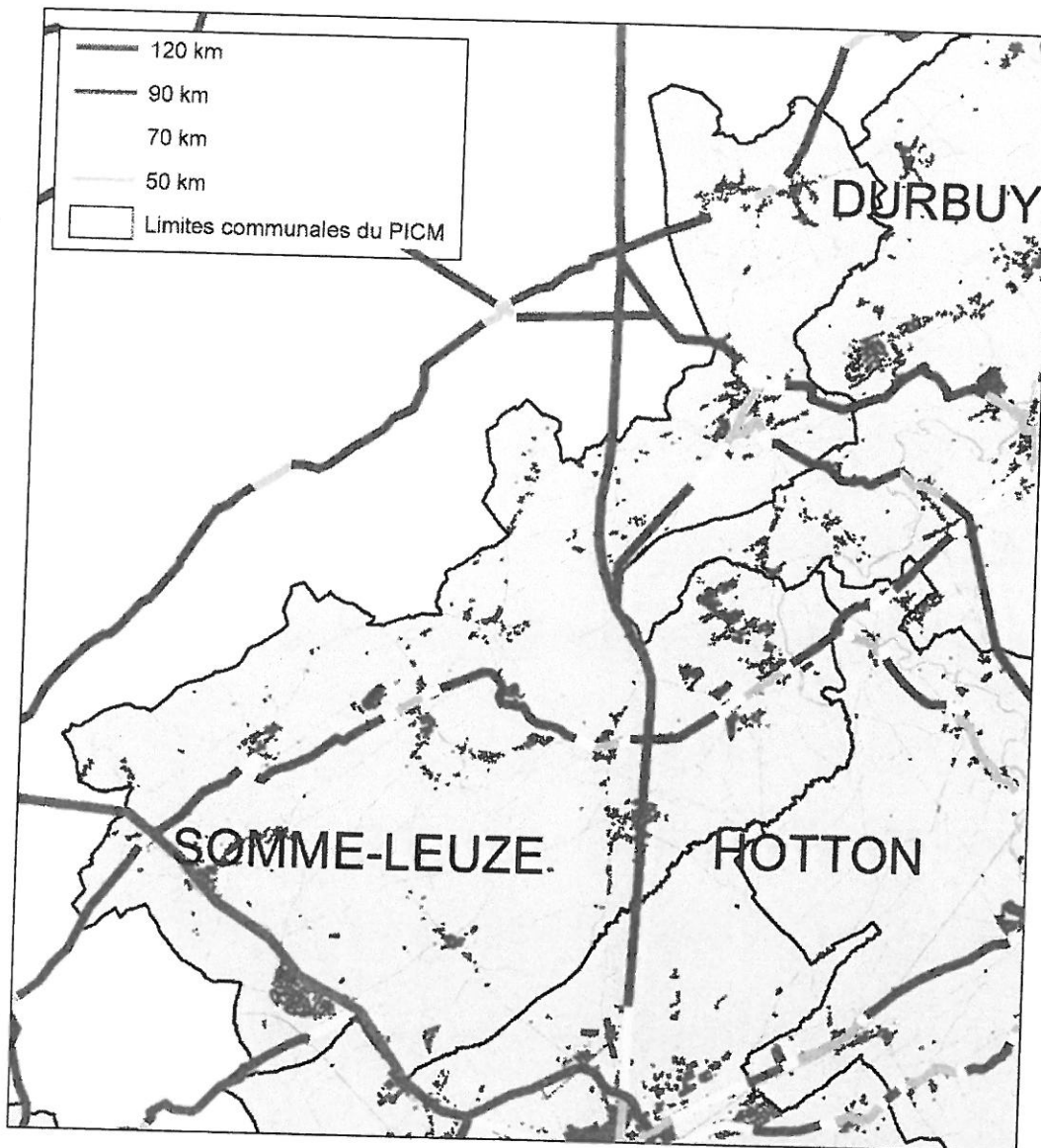
PICM 8	Phase III : Mesures	Décembre 2014
Volet communal Somme-Leuze	Proposition de hiérarchie viaire et de régimes de vitesse	

Hiérarchie viaire



Aucune modification de hiérarchie n'est apportée par le PICM sur les routes traversant la commune de Somme-Leuze.

Régimes de vitesse



La traversée de l'ensemble des villages de Somme-Leuze s'effectue actuellement à 70 km/h.

Dans le cadre du réaménagement du village de Noisieux, il est proposé d'abaisser la vitesse à 50 km/h.

Une mesure similaire est proposée pour Baillonville où des aménagements ralentisseurs sont déjà présents et où le projet de maison de repos peut justifier un apaisement de la vitesse en traversée de village.

De même à Bonsin, la présence de l'école et le projet de Maison de Village peut également plaider dans le sens d'un abaissement de la vitesse à 50km/h.

Il est préconisé que les autres villages bénéficient de la même restriction. Par exemple la traversée de Somme-Leuze : présence d'arrêt TEC, plateau ralentisseur au niveau de l'Eglise, présence d'élèves...

La traversée de Nettinne serait maintenue à 70km/h.

1.2 Sécurité routière

1.2.1 Les points noirs

Les points noirs diagnostiqués au début de l'étude ont été traités dans les fiches actions communales suivante :

- Fiche action n°1 : Village de Bonsin
- Fiche action n°2 : Heure – sécurisation du centre
- Fiche action n°3 : Baillonville (2) – accessibilité du zoning sud
- Fiche action n°4 : Sécurisation du carrefour au centre de Waillet
- Fiche action n°5 : Liaison modes doux Baillonville - Noisieux

1.2.2 Maitrise de la vitesse

Les entrées d'agglomération

Un aménagement implanté de manière isolée au cœur d'un village a peu de chance d'être efficace. C'est dès l'entrée de la zone agglomérée qu'il faut inciter les conducteurs à modifier leur comportement. L'entrée en agglomération demande donc un effort particulier d'aménagement afin d'éviter que les automobilistes ne conservent une vitesse trop élevée. Il est donc recommandé d'aménager des effets de porte.

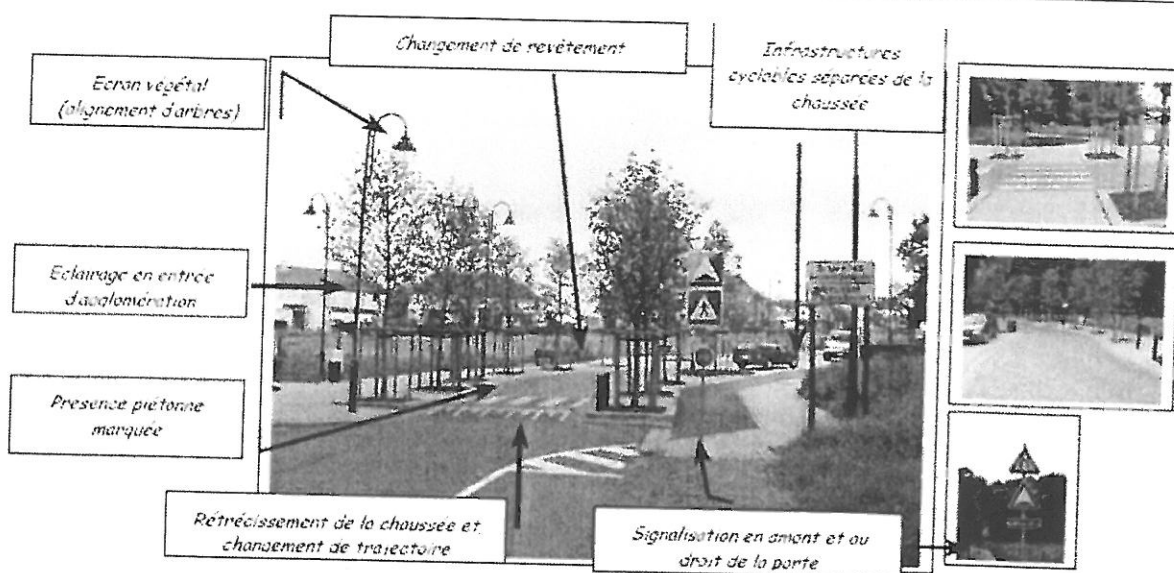
Le principe est de marquer clairement le changement d'environnement, en réduisant la largeur de la chaussée visuellement ou matériellement afin d'attirer l'attention de l'automobiliste et de l'inciter à ralentir.

En amont de ces effets de porte, il est conseillé d'aménager une zone de transition. Au sein de cette zone, la vitesse est limitée à 70km/h et le traitement de la chaussée est différent de celui existant en rase campagne en terme de signalisation verticale et d'aménagement de voirie (accotement en dur, bordures, alignement, éclairage...).

L'effet de porte doit ensuite être un aménagement de la voirie (ralentisseur de vitesse), mais aussi de son environnement immédiat : mise en place de trottoirs, stationnements, pistes cyclables en voirie, traversées piétonnes, changement de revêtement ... qui marquent clairement le fait qu'on entre en zone agglomérée.

Il peut être réalisé de diverses manières :

- Rétrécissement par chicane ou îlot central
- Aménagements des abords par des plantations ou du mobilier urbain de part et d'autre de la voirie
- Revêtement différencié, bande de ralentissement,...
- Rond-point (surtout utilisé sur des axes plus importants) ;
- Aménagements pour des modes doux : traversée piétonne, bandes cyclables,...
- Eclairage urbain différencié au niveau de l'effet de porte (hauteur couleur,...)
- ...



Maîtriser les vitesses dans les zones agglomérées

Au-delà des effets de porte, lorsque les zones urbanisées excèdent plus ou moins 300 mètres, il devient nécessaire d'agir ponctuellement sur la voirie, afin de rappeler au conducteur qu'il se trouve toujours en zone urbanisée et qu'il doit maintenir un comportement adapté.

Ces aménagements, souvent ralentisseurs de vitesse, sont idéalement implantés à des endroits stratégiques afin d'indiquer à l'automobiliste qu'il se passe quelque chose : petite placette, abords d'école, lisière commerciale...

→ Voir Fiche intercommunale « Ralentisseurs de vitesse »

2 Transports publics

Ce chapitre reprend les éléments spécifiques du chapitre 3 « transports publics » du document intercommunal.

2.1 Lignes scolaires

80% du réseau TEC sur le territoire du PICM est du transport scolaire. Les lignes existantes desservent de manière plus diffuse les territoires en répondant à une demande scolaire existante et confirmée.

Il s'agirait comme précisé plus haut de travailler au fur et à mesure la lisibilité de ce réseau de lignes scolaires et de lui donner plus de « souplesse ».

Le but recherché est que l'offre des lignes scolaires soit adaptée à la demande et puisse s'adapter rapidement aux évolutions de la population scolaire. Le travail s'effectuerait entre le groupe TEC et les pôles d'enseignement afin de préciser au mieux cette demande en anticipant la rentrée scolaire et les besoins induits dans le bassin de ramassage scolaire.

L'enjeu n'est pas tant de multiplier les lignes de transport que de les rendre plus flexibles, notamment dans les communes où la population scolaire est faible et nécessite d'être transportée vers les communes voisines (Rendoux par exemple).

Cette démarche de partenariat TEC/écoles apportera également plus de souplesse au niveau organisationnel : arrêts clairement identifiés mais informations sur les horaires gérées au niveau des pôles d'enseignement.

2.2 Ligne express: Marche-en-Famenne – Liège

Cette ligne Marche-en-Famenne / Liège est proposée dans le SDER comme une potentielle ligne express. Elle est souhaitée par le Pays de Famenne et le GAL des Condruses. Une étude de faisabilité est en cours. Menée par la SRWT et le groupe TEC, elle propose des scénarios contrastés (tracé, modalités, variantes, coûts d'exploitation...) qui doivent permettre d'en confirmer la pertinence et d'en compléter les propositions.

Dans le cadre de la desserte du territoire du PICM, cette ligne structurerait l'offre TEC en traversant les communes de Marche-en-Famenne et de Somme-Leuze pour rejoindre Liège via la Nationale 63.

La ligne pourrait donner correspondance à la ligne express de Bastogne-Namur sur les arrêts du Boulevard urbain avant de s'engager sur la Nationale 63. Un arrêt serait situé sur la commune de Somme-Leuze de préférence proche d'une intersection avec une autre voirie (ex : N929 au niveau du zoning de Baillonville ou au croisement avec la N953 vers Somme-Leuze centre). La ligne pourrait également permettre une correspondance vers Huy au niveau de Tinlot.

Son cadencement pourrait être d'un bus par heure aux heures de pointe et des parcours en heures creuses.

3 Réseau cyclable

Ce chapitre fait suite au chapitre 5 « les déplacements à vélo » du document intercommunal et expose précisément le réseau cyclable pour Somme-Leuze.

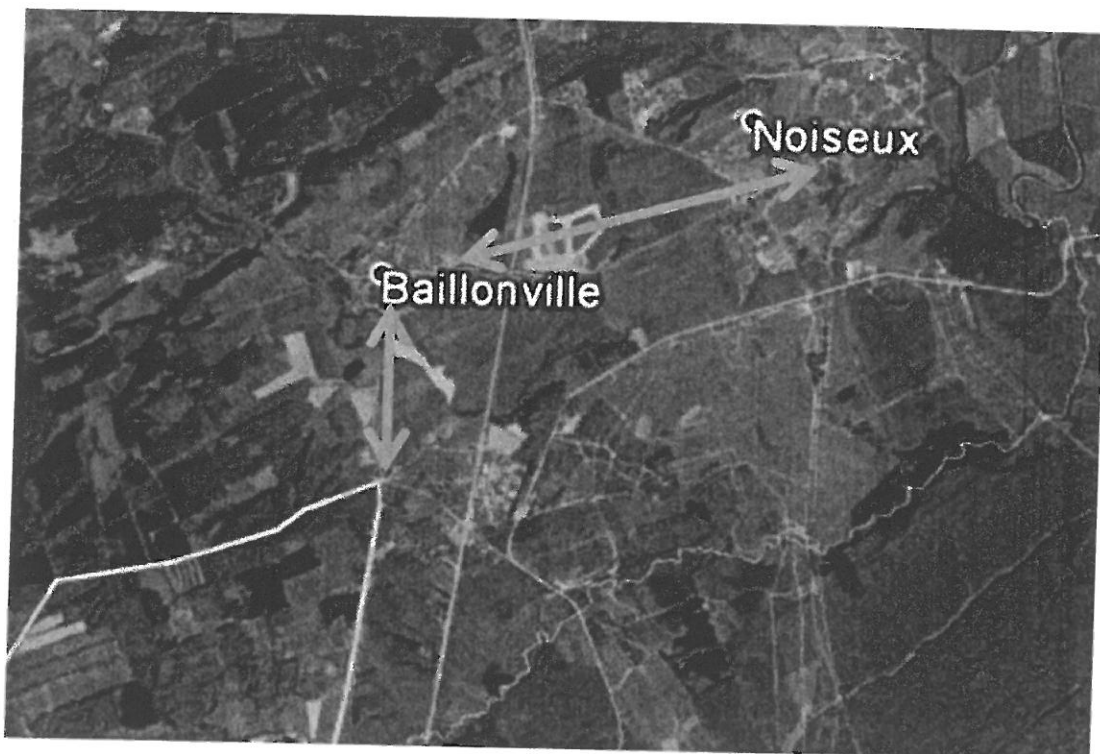
La carte ci-dessous présente le réseau proposé sur la commune. Contrairement à d'autres communes, le réseau ne s'appuie pas directement sur le réseau RAVeL vu que la commune en est légèrement éloignée, mais se compose du réseau points-nœuds du Pays de Famenne.



Ce réseau relie une grande partie des villages mais permet difficilement des liaisons utiles au quotidien et ne relie pas les pôles que sont Baillonville, et son zoning, ainsi que Noiseux.

3.1 Actions prioritaires

Il est important de compléter le réseau points-nœuds par les 2 itinéraires ci-dessous afin de relier les pôles importants de la commune ainsi que permettre une liaison efficace vers le centre de Marche-en-Famenne.



3.1.1 Liaison Baillonville – Zoning – Noiseux

Aménager des cheminements permettant les déplacements piétons et cyclables entre Baillonville, le zoning et Noiseux.



- Les distances montrent que la marche à pied et le vélo sont pertinents pour rejoindre le zoning depuis Baillonville ou Noiseux.
- La distance entre Baillonville et Noiseux est un peu trop importante pour la marche à pied mais est tout à fait adaptée pour le vélo.

➔ Voir fiche communale n°5

3.1.2 Liaison Baillonville – WEX – Centre de Marche-en-Famenne

Cette liaison d'environ 6 km non praticable sur son entièreté à l'heure actuelle doit être élaborée en collaboration avec le Pays de Famenne et la commune de Marche en Famenne. Sur le territoire de la commune, la liaison emprunte la rue du Centre pour rejoindre le réseau Points Nœuds rue de l'Ourgnette.



Rue de L'Ourgnette



Rue du Centre

La rue du Centre est large et fort utilisée par les automobilistes qui pratique des vitesses élevées. Il est donc difficile d'y intégrer les cyclistes sans des aménagements ralentisseurs de vitesse ou sans la mise en place de pistes cyclo-piétonnes séparées de la voirie.

1^{re} solution : Piste séparée de la voirie :

- Simple trottoir (min 1,50 m) + marquage suggéré sur la voirie pour la piste cyclable
- Cheminement mixte vélo - piéton (min 2,5 m). Aménagement qui sécurise plus les cyclistes sur des tronçons où la vitesse est peu respectée et sur lesquels peu de piétons se déplacent.



Exemple à Marche-en-Famenne

2^{ème} solution : Maitriser les vitesses

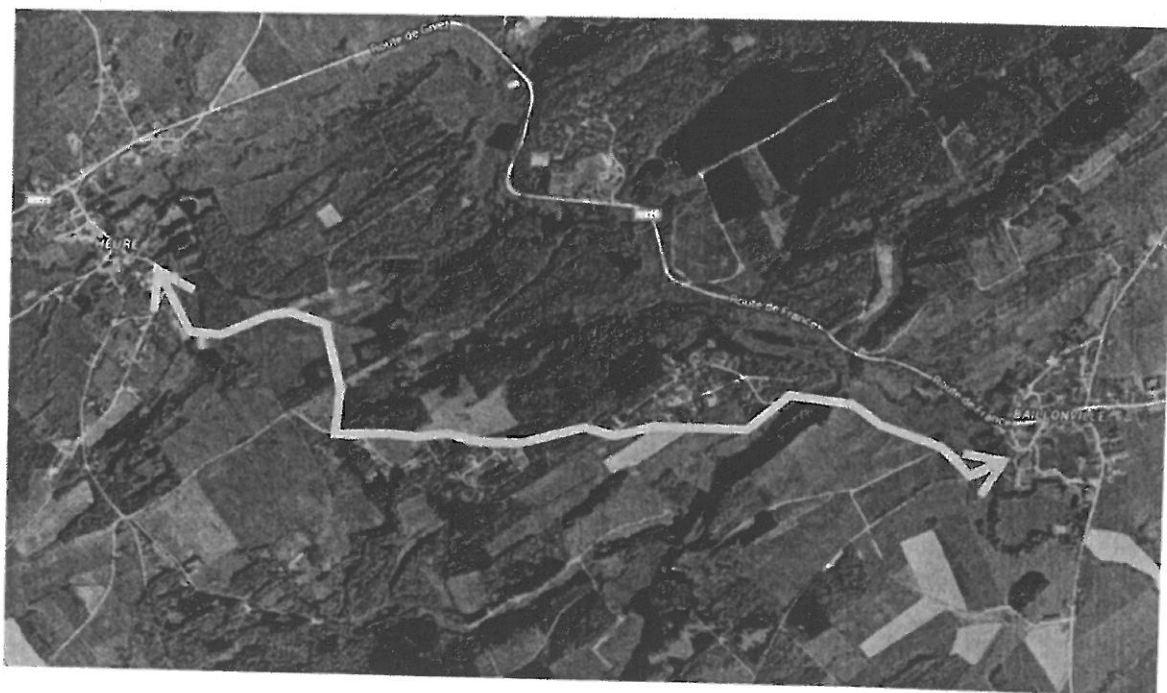
- Mise en place de ralentisseurs pour garantir les 50 Km/h maximum
- Aménagement d'une Bande Cyclable Suggérée

La BCS n'est pas une piste cyclable et fait donc partie intégrante de la chaussée. L'automobiliste peut y circuler et le cycliste n'est pas contraint de l'utiliser, mais elle participe à la continuité du réseau cyclable. Elle permet au cycliste de bien se positionner sur la voirie et rappelle aux automobilistes qu'ils ne sont pas les seuls usagers de la route



3.2 Possibilité à plus long terme

Une liaison permettant de relier Heure à Baillonville et ses équipements en évitant la N929 pourrait être intéressante dans un second temps afin de compléter le réseau modes doux communal.



Le relief et le profil des voiries empruntées font que cet itinéraire est compliqué à mettre en place dans un premier temps mais peut être envisagé à plus long terme.

4 Fiches action

4.1 Fiche action n°1 : Village de Bonsin

PICM 8	Phase III : Mesures	Décembre 2014
Volet communal Somme-Leuze	Village de Bonsin	



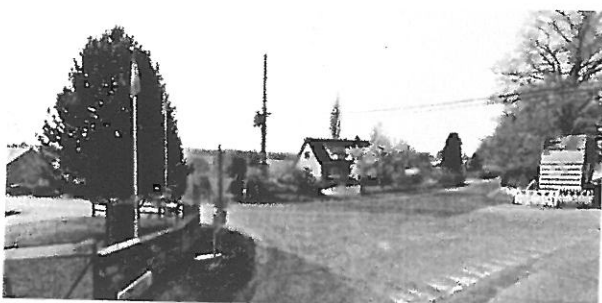
Situation actuelle

La rue d'Ocquier (N638) traverse le village de Bonsin sur une distance de 200m avec une vitesse qui passe de 90 km/h à 50 km/h. Compte-tenu de la morphologie du village sur cette section (tissu urbain aéré composé majoritairement de maisons 4 façades), le régime de vitesse est très peu respecté.

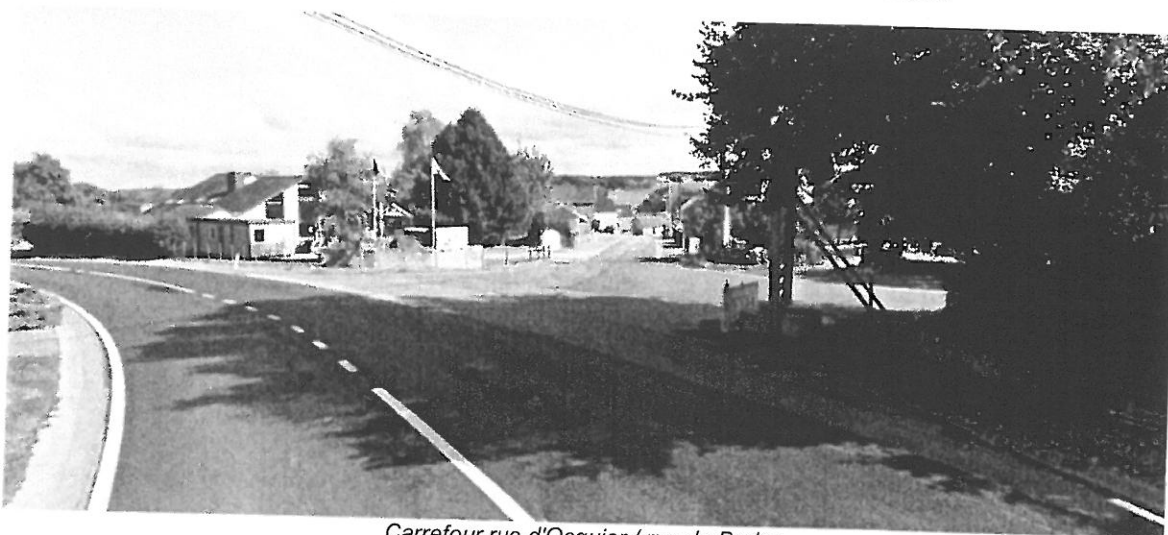


Traversée de Bonsin par la rue d'Ocquier (N638)

Le débouché de la rue de Borlon dans la courbe de la rue d'Ocquier est peu sécurisant et se situe juste à côté de l'école communale. De plus la configuration du carrefour avec la sortie de la rue de la Poste est peu lisible depuis la N683 et peut se révéler accidentogène.



Carrefour N683/ Posterie/Borlon



Carrefour rue d'Ocquier / rue de Borlon

Les abords de l'école et de l'arrêt TEC sont peu organisés et sécurisés.



Objectifs stratégiques et opérationnels

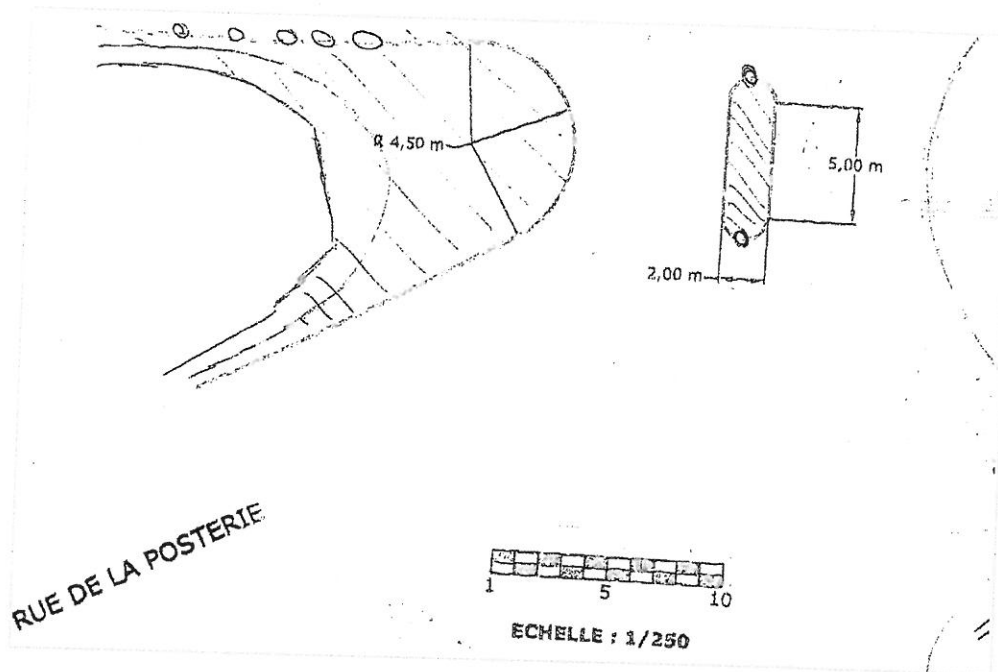
- Sécuriser le carrefour N683 # Rue de Borlon
- Faciliter l'accès et le dépose-minute auprès de l'établissement scolaire.
- Marquer les entrées du village

Description : action principale et spécifique

- Aménager le carrefour N683 # Borlon # Posterie

A court terme

Marquage au sol accompagné de potelets afin de resserrer le carrefour et créer un îlot directionnel.



A long terme (Voir illustrations 1et 2)

- Resserrer le carrefour avec la mise en place de trottoirs et d'un îlot franchissable
- Souligner l'entrée du village par le filet d'eau
- Schlammage rouge à envisager sur la N683 au niveau du carrefour



■ **Organiser les abords de l'école :**

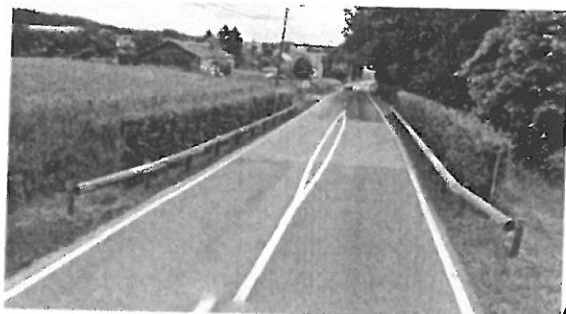
- Déplacer l'entrée de la zone 30 ou elle sera visible pour les automobilistes
- Mise en place d'un plateau avec traversée piétonne pour faire respecter la zone 30
- Aménagement des accotements au niveau de l'arrêt TEC avec un cheminement piéton
- Délimiter une zone de dépose minute devant l'école
- Sécuriser un cheminement piéton de la rue jusqu'à l'entrée du bâtiment

■ **Maitrise de la vitesse sur la rue d'Ocquier et faciliter la traversée**

Le profil de la voirie et la configuration des lieux avec un habitat très dispersés a pour conséquence que les 50 km/h sont difficiles à faire respecter. Il faut cependant permettre aux personnes provenant de la rue d'Ocquier et de la rue des Combattants de rejoindre l'école et le village de Bonsin de façon sécurisée.

Il faut marquer en premier lieu les entrées de village afin de ressentir la gradation dans les régimes de vitesse. L'effet de porte doit être un aménagement de la voirie, mais aussi de son environnement immédiat : mise en place de trottoirs, traversées piétonnes, changement de revêtement ... qui marquent clairement le fait qu'on entre en zone 50 km/h

- Maitriser la vitesse par deux effets de porte sur la rue d'Ocquier



(photo illustrative)

- Un radar préventif peut également être envisagé. Le radar préventif est dissuasif et joue un rôle de sensibilisation auprès des automobilistes. Les expériences menées dans de nombreuses communes belges ont prouvé l'efficacité de ce type d'équipement.



- Cheminement piéton à garantir depuis la rue des Combattants :
 - par un trottoir continu jusqu'à l'arrêt TEC
 - avec une traversée piétonne sécurisée en amont du tournant comportant un schlammage rouge afin de renforcer sa visibilité.
 - Un éclairage spécifique du passage piéton améliorerait également la visibilité de nuit

Illustration 1

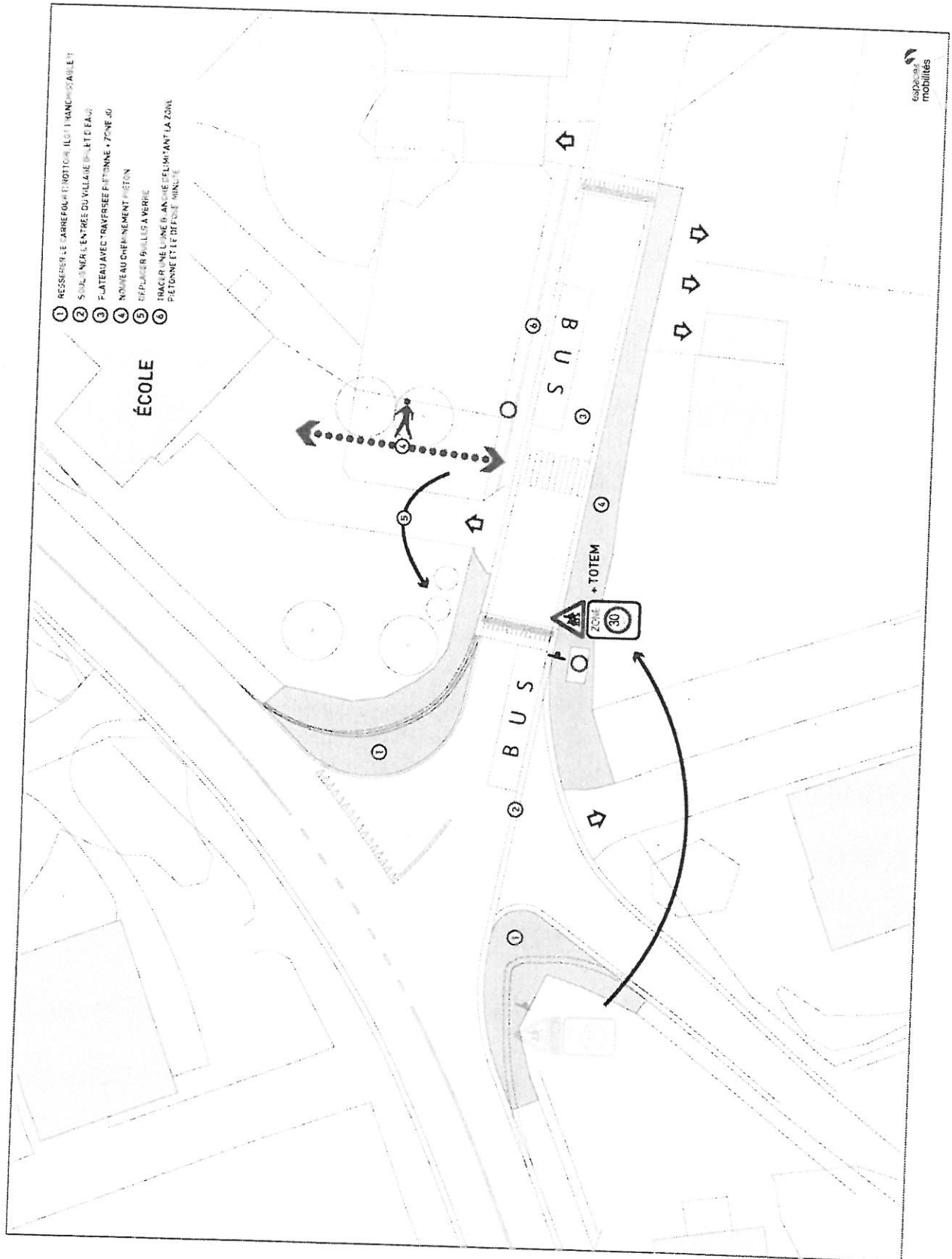
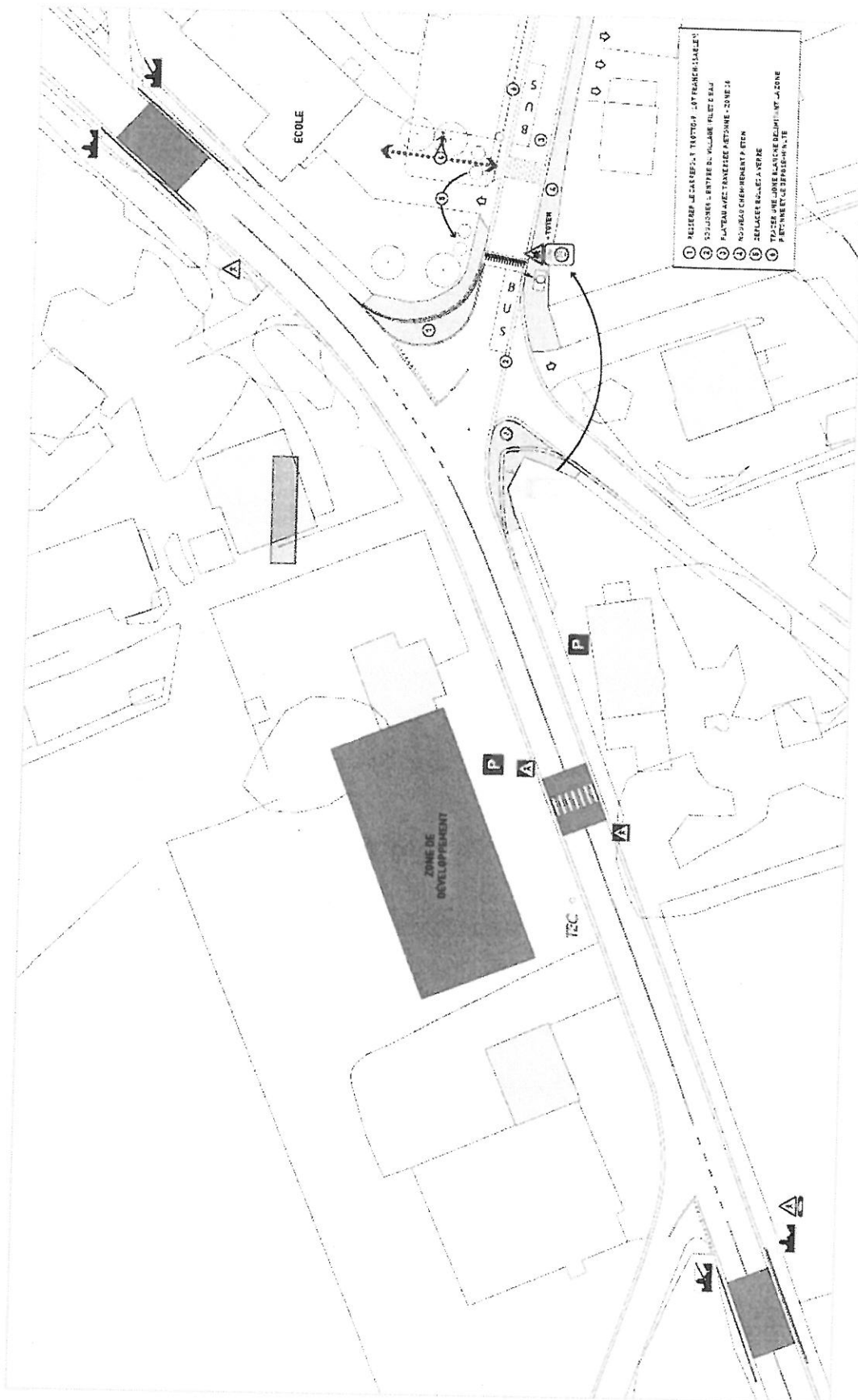


Illustration 2



- Les entrées de village à aménager :



Acteurs concernés

La commune de Somme-Leuze, le SPW, TEC

Sources et modalités de financement

La commune de Somme-Leuze, le SPW, TEC

Impacts attendus

Il peut résulter de ces aménagements une réduction de la pression de stationnement autour de l'école grâce à la création d'un espace sécurisé incitant les parents à laisser leurs enfants se rendre seuls à l'école.

Les entrées de village aménagées concourront à faire grandir le sentiment de sécurité dans le village de Bonsin.

Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : <i>F.A. 2, 10, 12</i>	espaces mobilités agora ETUDES
--	--	---

4.2 Fiche action n°2 : Heure – sécurisation du centre

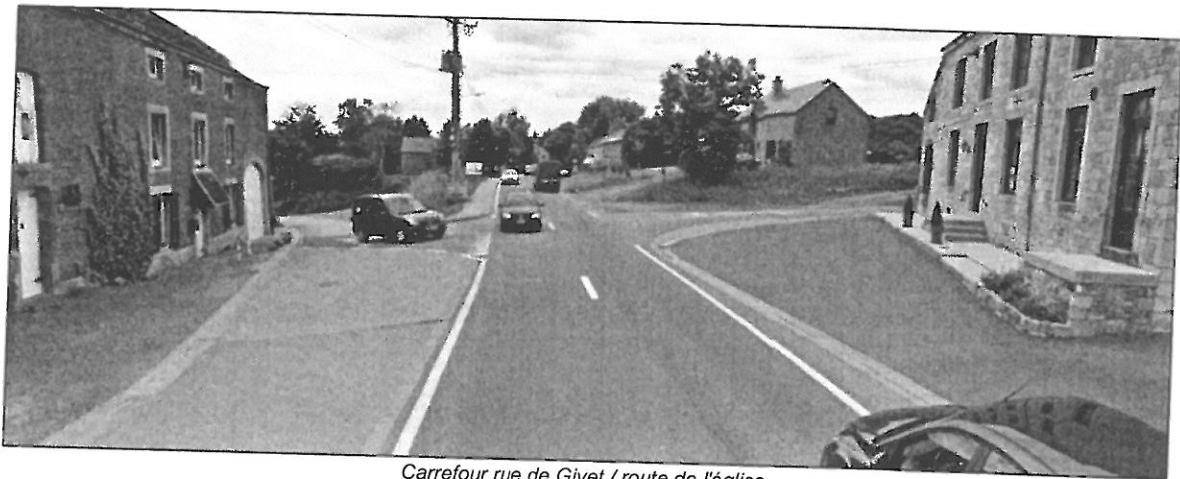
PICM 8	Phase III : Mesures	Décembre 2014
Volet communal Somme-Leuze	Heure – sécurisation du centre	

Situation actuelle

La route de Givet (N929) relie la N4 à l'E46 en traversant le village d'Heure. Les aménagements ralentisseurs actuels ont pour objectif de faire respecter le 70 km/h dans la traversée du village. Il existe un sentiment d'insécurité au niveau du carrefour avec la rue de l'église qui permet de rejoindre le centre du Village et l'école communale. À cela s'ajoutent le mauvais état des trottoirs, voire leur absence à certains endroits.

Objectifs stratégiques et opérationnels

- Améliorer la sécurité au centre du village et du carrefour de la rue de l'église.
- Sécuriser les déplacements piétons jusqu'à l'école



Description : action principale et spécifique

Le PCM recommande de manière générale l'harmonisation des vitesses en traversée des villages à 50 km/h. Si l'application de cette mesure venait à être postposée, des aménagements de sécurisation de la chaussée devraient toutefois être mis en œuvre.

- Sécuriser le carrefour rue de l'Eglise

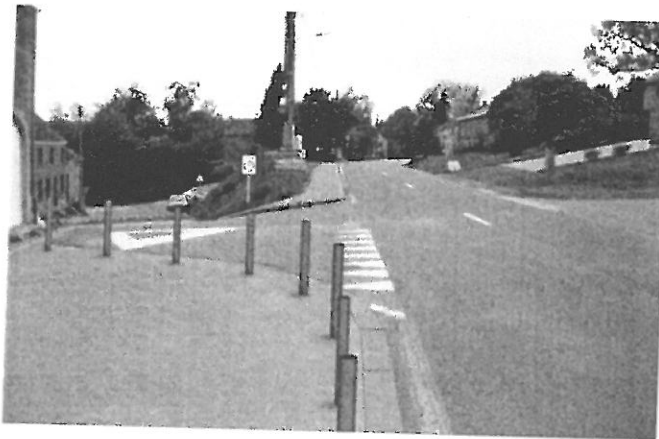
Selon la vitesse autorisée (maintien à 70 km/h dans un premier temps, puis abaissement à 50 km/h), les possibilités en termes d'aménagements ralentisseurs ne sont pas les mêmes :

Maintien à 70 km/h :

- Signaler le danger par un schlammage rouge au sol
- Maintien du sens unique dans la première rue d'accès de la rue de l'église et entretien du revêtement

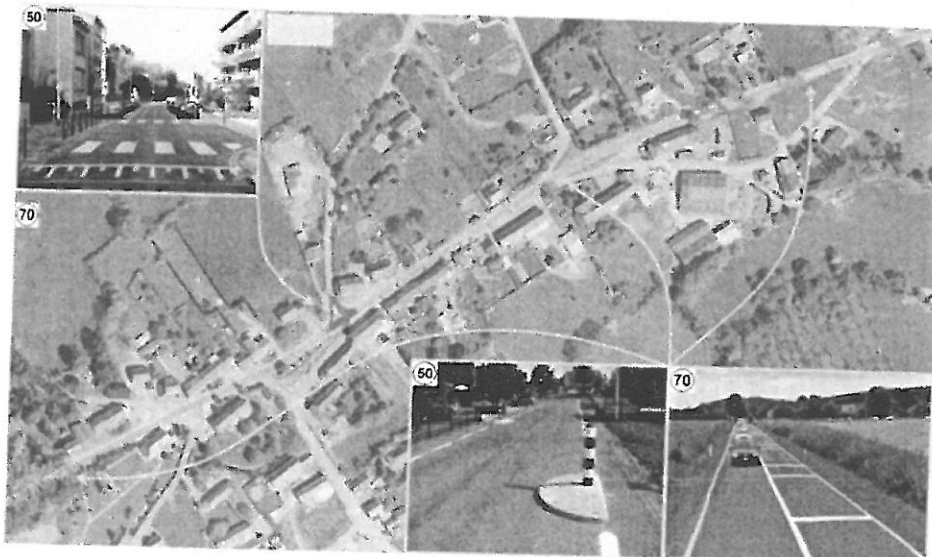


- En aménagement complémentaire, mise en place de potelets ou autre élément au débouché des 2 rues de l'église pour empêcher les véhicules à couper au plus court et prendre de la vitesse tout en laissant une largeur suffisante pour permettre à 2 véhicules de se croiser en toute sécurité.



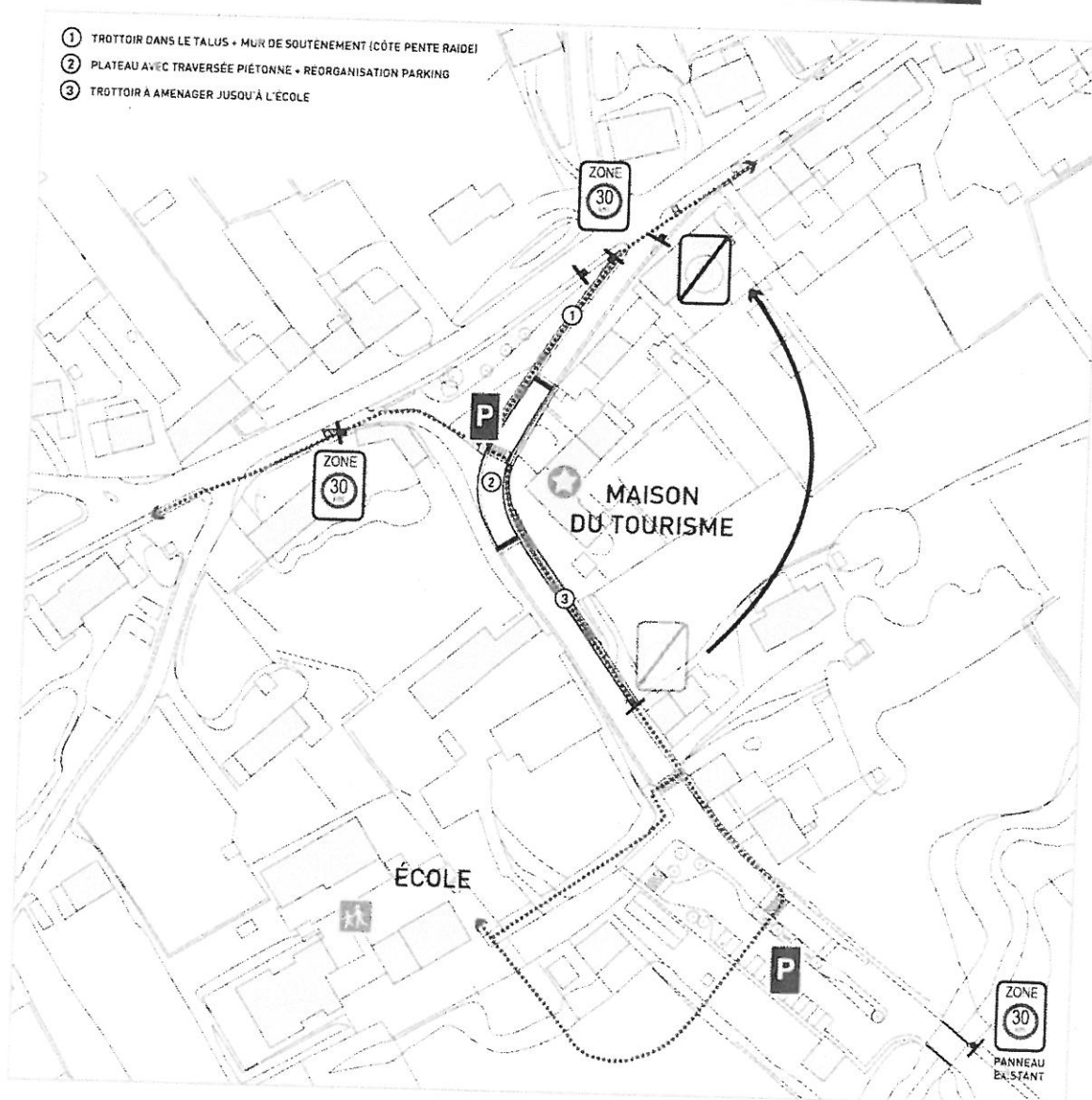
Abaissement à 50 km/h :

Le carrefour peut être aménagé en plateau avec traversées piétonnes pour ralentir les véhicules.



■ Sécuriser les accès à l'école communale

- Agrandir la zone 30 jusqu'au débouché de la rue de l'église sur la route de Givet
- Trottoir à aménager de le long de la rue de l'église (1,50 m si possible) protégé par des potelets
- Parking à réorganiser en face de la maison du tourisme
- Plateau avec traversée piétonne au niveau de la maison du tourisme



Acteurs concernés et rôle de chacun

La commune de Somme-Leuze, SPW.

Sources et modalités de financement

La commune de Somme-Leuze, SPW.

Impacts attendus

La mise en place d'un plus grand nombre de dispositifs ralentisseurs permettra de sécuriser davantage la traversée du village.

Si les projets dans le village mènent à une densification du bâti, la diminution de la vitesse autorisée à 50 km/h devra être sérieusement étudiée. Cela aura pour effet d'offrir une plus grande liberté quant au choix des aménagements ralentisseurs et d'accroître le sentiment de sécurité dans le village encourageant ainsi l'usage des modes doux.

Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : <i>F.A. 12, 13</i>	espaces mobilités agora <small>ETUDES</small>
--	---	--

4.3 Fiche action n°3: Baillonville– accessibilité du zoning sud

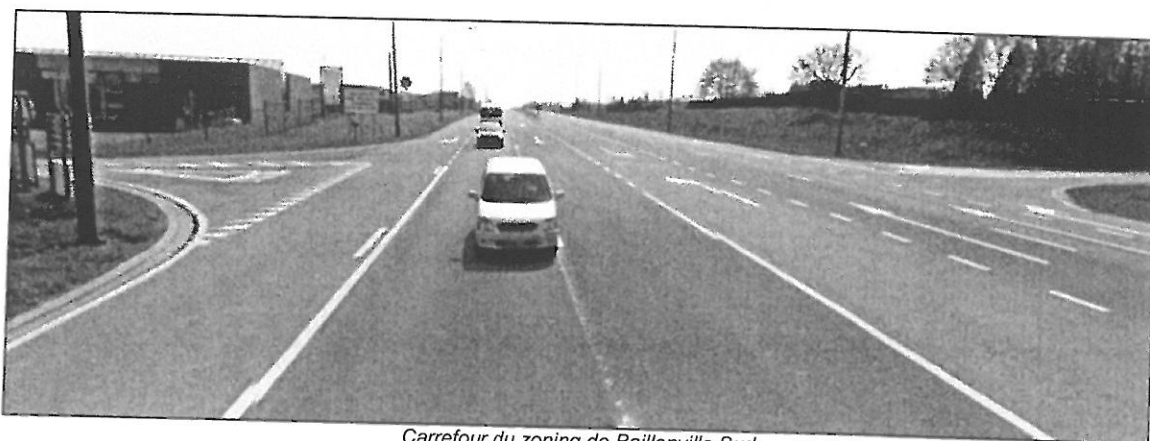
PICM 8	Phase III : Mesures	Décembre 2014
Volet communal Somme-Leuze	Baillonville (2) – accessibilité du zoning sud	

Situation actuelle

La route de Marche (N63 – E46) donne accès au zoning sud. Les voies d'entrée et de sortie de la N63 pour accéder au zoning de Baillonville Sud sont trop courtes.

Objectifs stratégiques et opérationnels

Améliorer l'accès et la sortie du zoning vers la route de Marche.

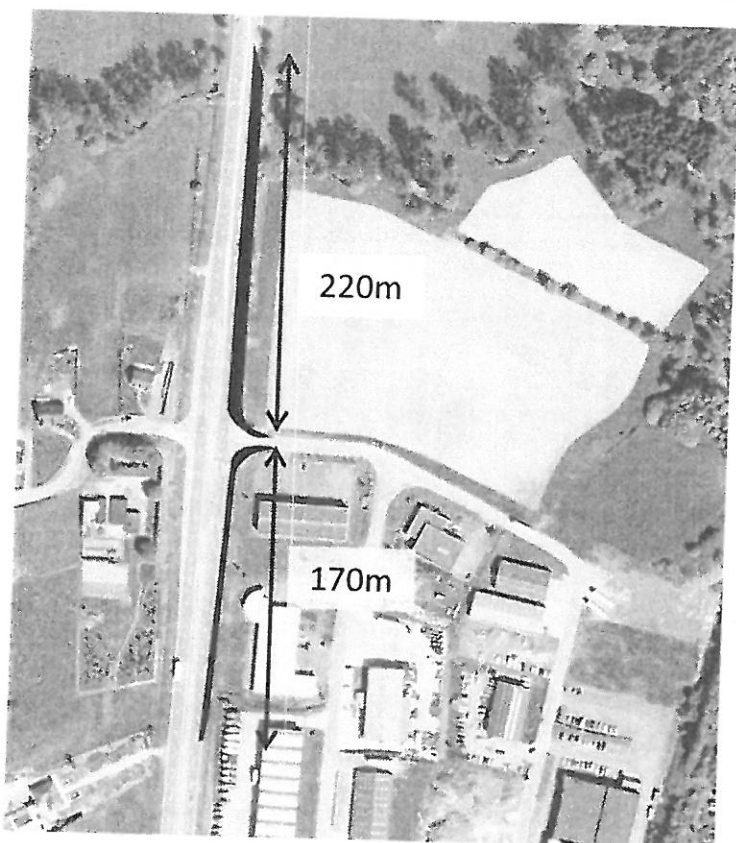


Carrefour du zoning de Baillonville Sud

Description : action principale et spécifique

- Améliorer la visibilité en créant des courbes pour tourner
- Prolonger la bande de sortie du zoning jusqu'à 220 m (minimum 140 m)
- Prolonger la bande d'entrée du zoning depuis la route de Marche jusqu'à 170 m (minimum 150 m)

Ces propositions concernant des parcelles de terrain privées, elles doivent faire l'objet de discussion avec les propriétaires.



Acteurs concernés et rôle de chacun

Le SPW, le BEP, acteurs privés (propriétaires des terrains)

Sources et modalités de financement

Le SPW, le BEP, acteurs privés (propriétaires des terrains)

Impacts attendus

La réalisation de cet aménagement améliorera la visibilité pour les véhicules sortant et entrant dans le zoning et réduira ainsi la probabilité d'accidents.

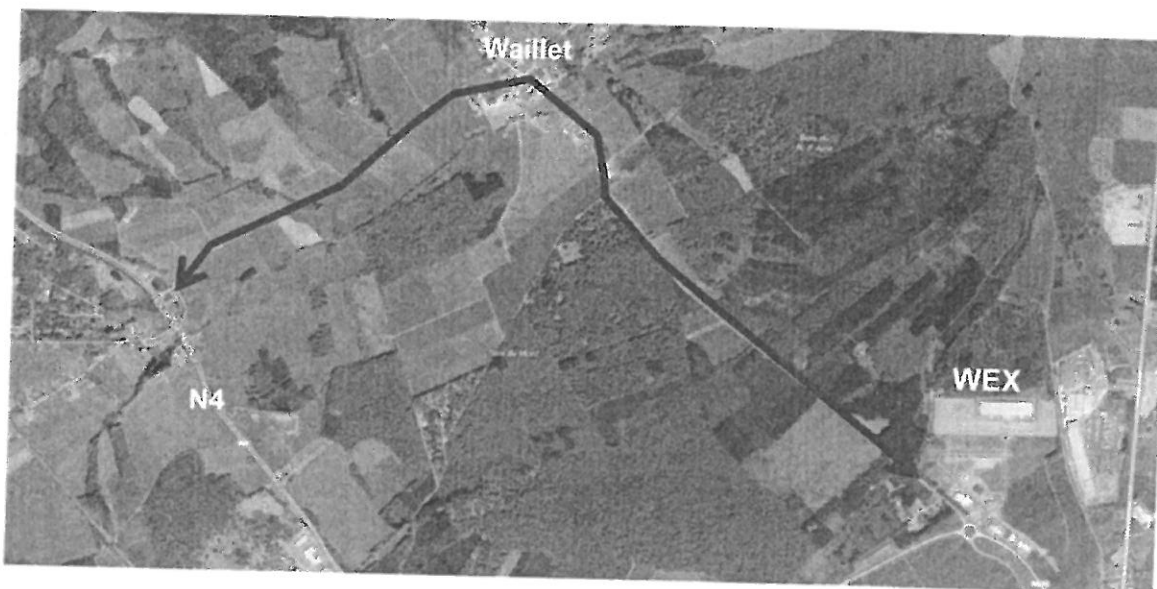
Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : /	espaces mobilités agora ETUDES
--	------------------------------------	---

4.4 Fiche action n°4 : Sécurisation du carrefour au centre de Waillet

PICM 8	Phase III : Mesures	Décembre 2014
Volet communal Somme-Leuze	Sécurisation du carrefour au centre de Waillet	

Situation actuelle

Le village de Waillet supporte régulièrement un trafic de transit provenant essentiellement de Marche-en-Famenne et du WEX afin de rejoindre la N4.



Il s'en suit des problèmes de vitesse dans la traversée et des problèmes de conflit au carrefour du centre du village (rue des Trois chênes / rue de la Briqueterie / Allée Saint-Jacques)



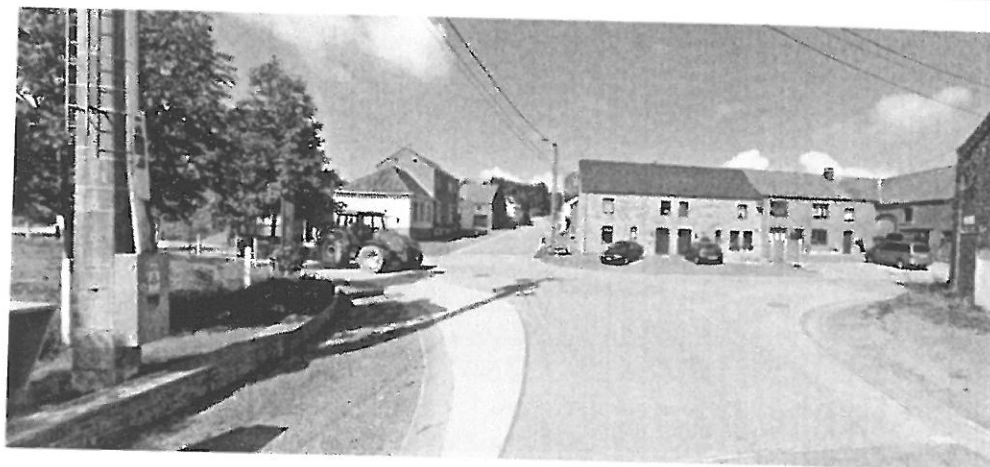
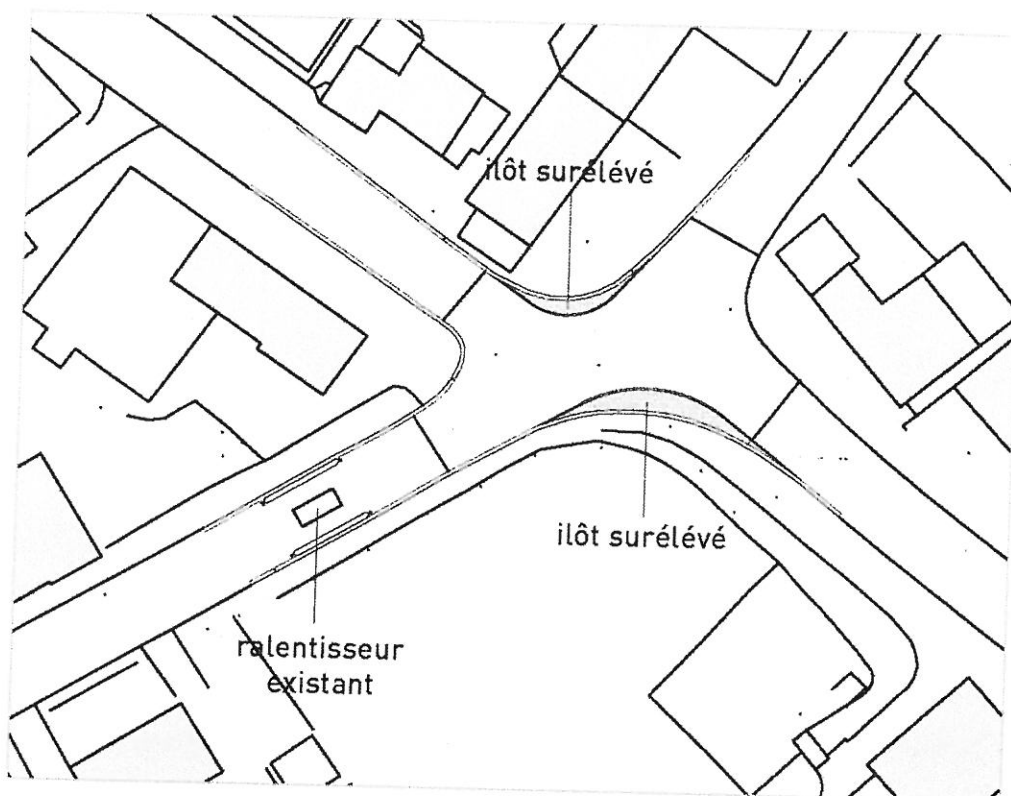
La configuration du carrefour avec ses 4 bras décalés le rend peu compréhensible et les automobilistes ont donc tendance à couper au plus court au milieu du carrefour. De plus, la rue de Vérenne présente un profil très large pour une rue en cul-de-sac, ce qui induit en erreur une partie des automobilistes.

Objectifs stratégiques et opérationnels

- Sécuriser le carrefour
- Maitriser la vitesse dans la traversée

Description : action principale et spécifique

- Sécuriser le carrefour :
 - Carrefour à priorité de droite
 - Mise en place d'îlots surélevés pour redessiner le carrefour et mieux diriger les véhicules. Les îlots surélevés permettent la giration du bus et sont franchissables si besoin pour les tracteurs.



■ Maitriser les vitesses :

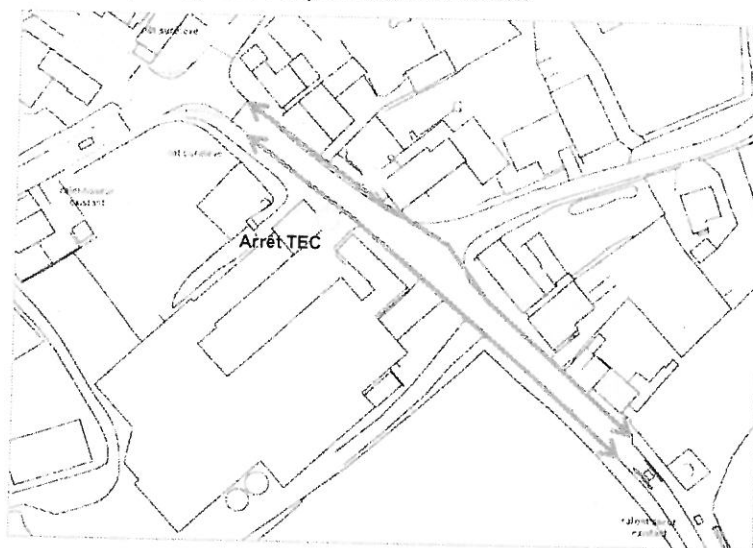
Deux effets de portes existent déjà actuellement à l'entrée du village ainsi que le carrefour à priorité de droite au centre. Cela permet déjà de ralentir les véhicules à plusieurs endroits.



Par contre, la section entre l'effet de porte rue de la Briqueterie et le carrefour est longue et rectiligne avec un profil très large incitant des vitesses élevées.



Sur cette section, l'aménagement de trottoirs et la réorganisation du stationnement permettrait, en plus de faciliter les déplacements piétons, de structurer la voirie et resserrer le profil ce qui amène un plus grand respect des 50 km/h.



Formalisation du stationnement afin de mieux délimiter les espaces

- Marquage au sol pour les espaces de stationnement (+ oreille de trottoir si réaménagement complet de la voirie) et si besoin intégration de potelets sur les trottoirs pour protéger les cheminements piétons.



Acteurs concernés et rôle de chacun

Commune de Somme-Leuze

Sources et modalités de financement

Commune de Somme-Leuze

Impacts attendus

La visibilité et la clarté du carrefour seront améliorées pour que les gens abordent le carrefour au mieux.

Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : /	espaces mobilités agora ETUDES
--	------------------------------------	---

4.5 Fiche action n°5 : Liaison modes doux Baillonville - Noiseux

PICM 8	Phase III : Mesures	Décembre 2014
Volet communal Somme-Leuze	Liaison modes doux Baillonville - Noiseux	

Situation actuelle

Aucun aménagement ne permet aux modes doux de relier Baillonville à Noiseux ni même de rejoindre le zoning en pleine expansion alors que les distances sont tout à fait appropriées.

Objectifs stratégiques et opérationnels

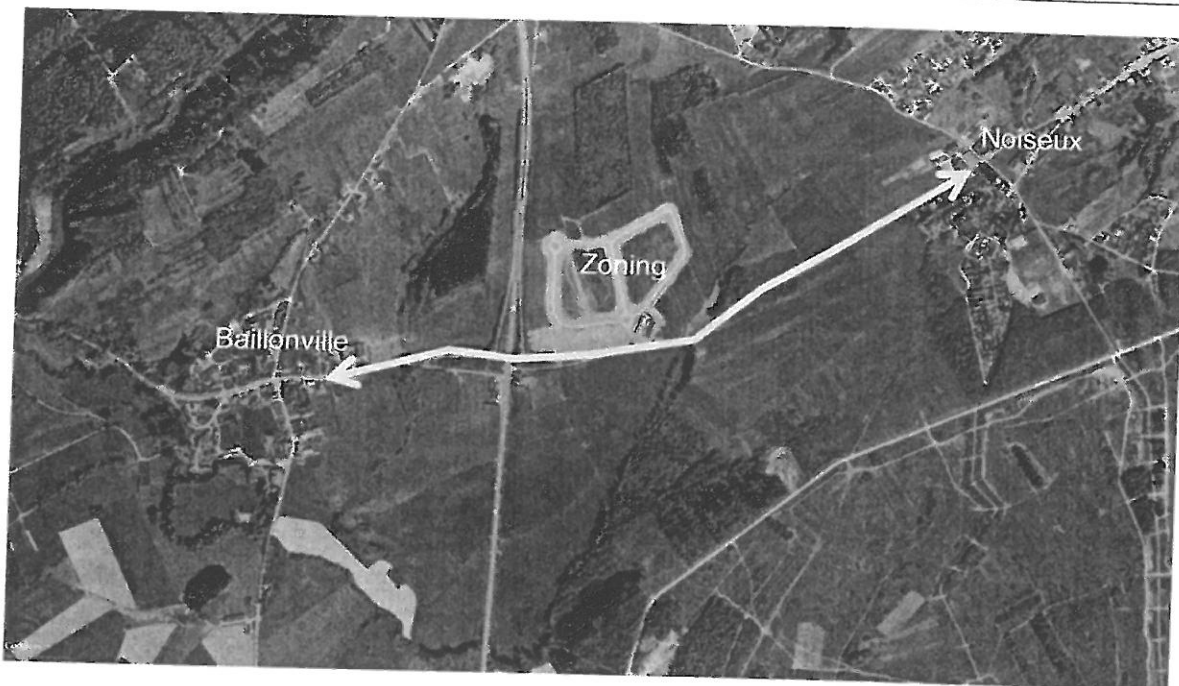
Aménager des cheminements permettant les déplacements piétons et cyclables entre Baillonville, le zoning et Noiseux.



- Les distances montrent que la marche à pied et le vélo sont pertinents pour rejoindre le zoning depuis Baillonville ou Noiseux.
- La distance entre Baillonville et Noiseux est un peu trop importante pour la marche à pied mais est tout à fait adaptée pour le vélo.

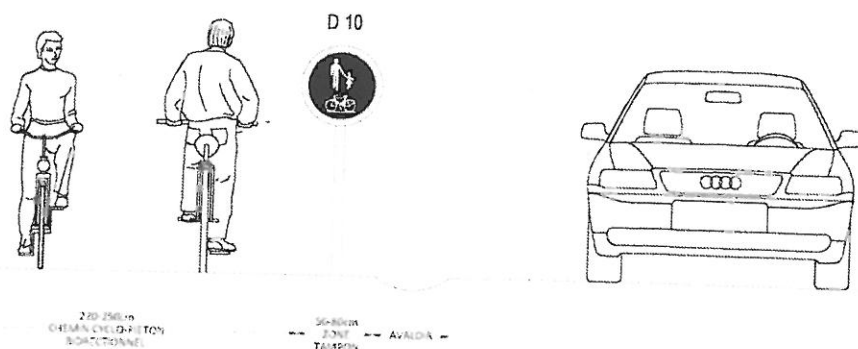
Description : action principale et spécifique

- La seule solution pour réaliser ces aménagements est de longer la N929 tout du long car il n'existe aucun itinéraire alternatif.



Etant en milieu rural avec une densité peu élevée d'utilisateurs et afin de limiter les couts nous proposons :

- Un cheminement d'un seul côté de la voirie qui sera donc bidirectionnel
- Une infrastructure mixte cyclo-piéton car le risque de conflit est minime

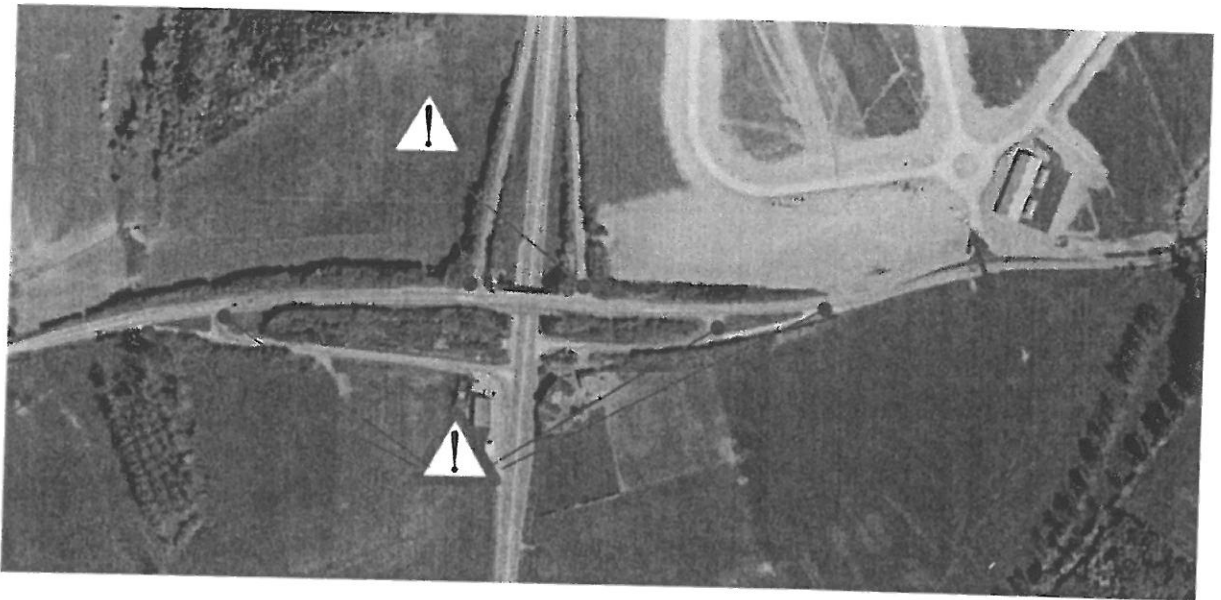


■ Les caractéristiques :

- Le cheminement doit avoir une largeur entre 2,20 et 2,50 m pour être bidirectionnel
- Une zone tampon avec la route doit être prévue afin de sécuriser les utilisateurs
- La piste cyclo-piétonne peut également être surélevée tel un trottoir afin d'apporter encore plus de confort

■ C'est le côté nord de la N929 qui parait le plus pertinent pour ces aménagements :

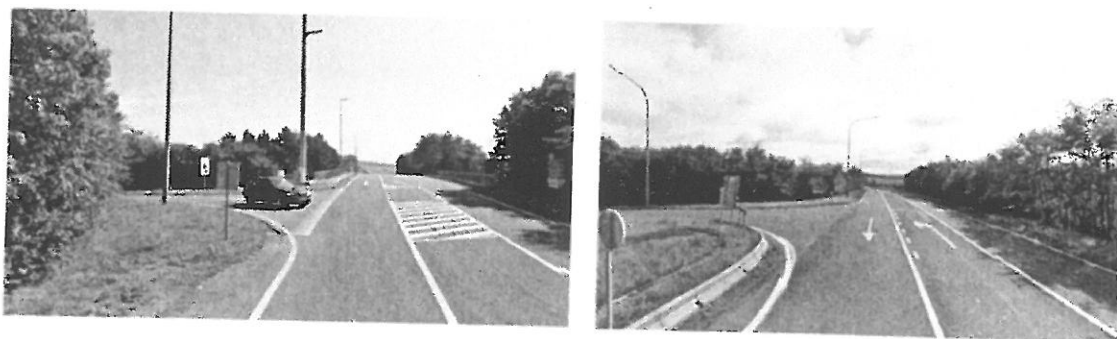
- Largeur disponible en bordure de route similaire des deux cotés
- Même côté que le zoning ce qui évite une traversée de la N929 en pleine campagne
- Beaucoup moins de zones à risque au niveau des échangeurs avec la N63



Côté sud : 4 zones à risque avec deux débouchés larges permettant des vitesses élevées et deux débouchés à double-sens



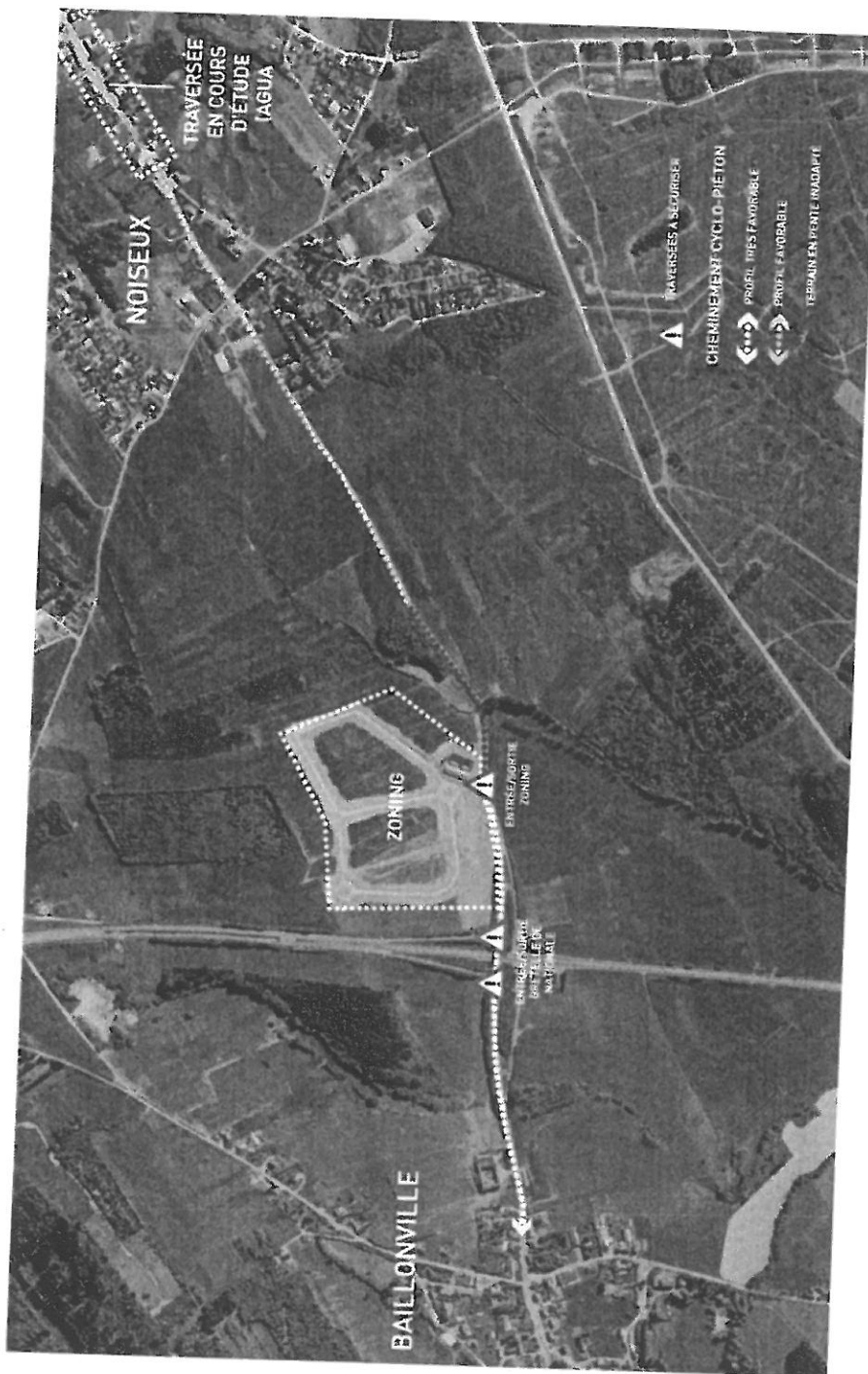
Côté nord : deux débouchés ne permettant qu'un sens de circulation et obligeant les véhicules à ralentir avant d'y accéder



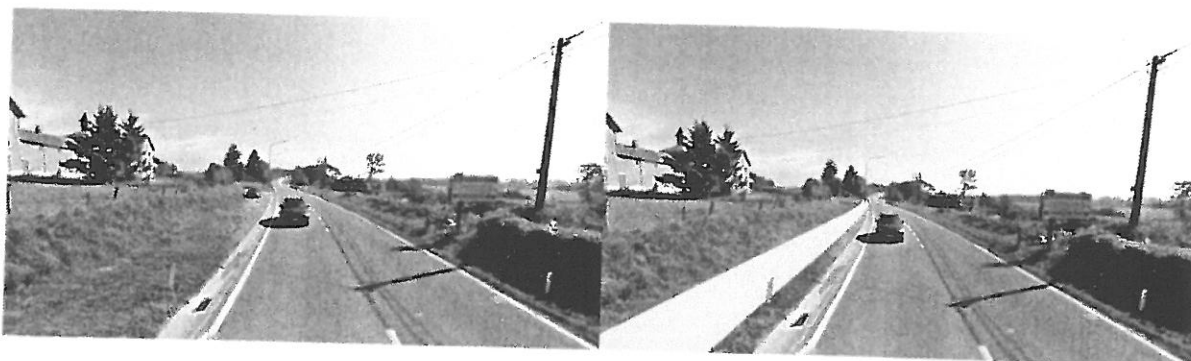
■ Description de l'itinéraire:

- La section entre Baillonville et le zoning est la plus évidente à créer dans un premier temps car les espaces en bordure de voirie semblent suffisants pour créer une piste cyclo-piétonne et ne demandera que des murs de soutènement à certains endroits.
- La section juste après le zoning est la plus compliquée car la route est bordée de fossés importants.

- La 3^{ème} section vers Noiseux offre de nouveau un profil moins contraignant même si des expropriations de bandes de terre seront probablement nécessaires car les bords de route sont plus étroits.



■ La section entre Baillonville et le zoning





Acteurs concernés et rôle de chacun

SPW

Sources et modalités de financement

SPW

Impacts attendus

Grâce à la mise en place d'une infrastructure mixte cyclo-piéton bidirectionnelle, les modes doux sont favorisés.

Mise en œuvre : <i>Court terme</i>	Fiches actions liées : /	espaces mobilités agora ETUDES
--	------------------------------------	---