

# Développement d'un réseau cyclable utilitaire et d'une politique cyclable en Hesbaye liégeoise

#CoeurDeHesbaye

12 octobre 2023 – Ferme d'Oudoumont (Verlaine)

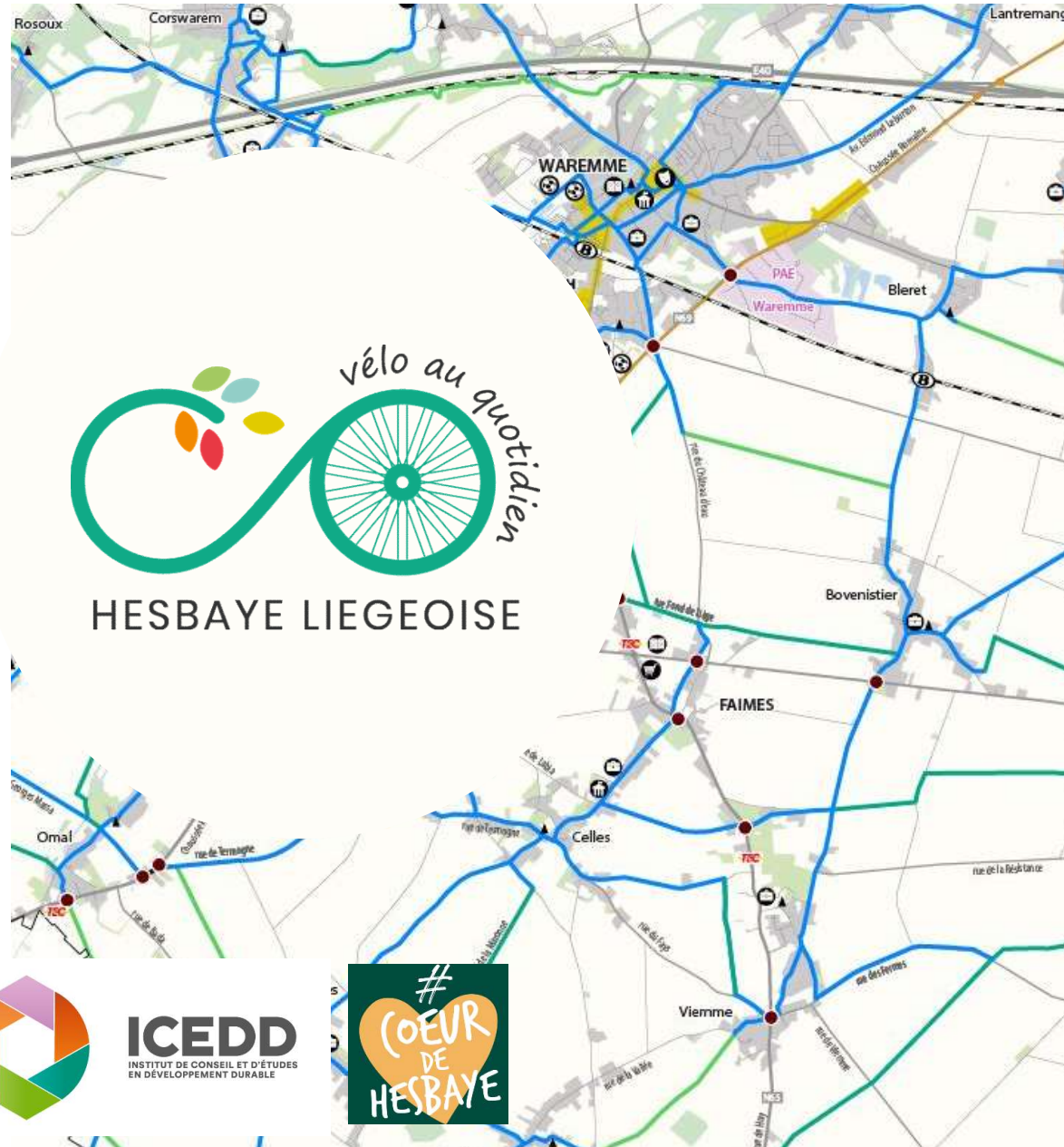
François Vanderlinden – Christelle Degard



fonds européen agricole pour le développement rural :  
l'Europe investit dans les zones rurales



**ICEDD**  
INSTITUT DE CONSEIL ET D'ÉTUDES  
EN DÉVELOPPEMENT DURABLE





# Table des matières



- ⬢ Réseau vélo utile de Hesbaye liégeoise : étapes de réalisation du projet
- ⬢ Réseau cyclable supra-local : prendre de la hauteur pour atteindre un réseau continu et susceptible d'attirer de nouveaux usagers
- ⬢ Elaboration et diffusion d'une carte du réseau
- ⬢ Sécuriser les lieux dangereux (carrefours) et les liaisons : propositions d'aménagements sur voiries régionales et communales
- ⬢ Perspectives pour le réseau cyclable



# Objectifs du projet



- ❖ **Objectifs** : concevoir de manière collaborative, un réseau cyclable utilitaire et développer une politique cyclable supracommunale via l'élaboration d'un plan d'actions
  - Encourager les citoyens aux modes doux dans leurs **déplacements quotidiens**, permettre aux cyclistes de se déplacer de manière plus **sécurisée** ;
  - Permettre aux habitants de rejoindre les **centres de village** et les **principaux pôles** à vélo, en toute sécurité et répondre aux demandes locales en matière de mobilité douce.
- ❖ **Comment augmenter l'attractivité du vélo ?** Proposer des actions phares, visibles et porteuses d'un message positif autour du vélo, tout en déclinant un plan d'actions reposant sur les **trois piliers** qui fondent toute politique cyclable :
  - sécuriser les itinéraires ;
  - stationner son vélo en sécurité ;
  - encourager la pratique du vélo (services, communication, éducation, etc.).

*Je pédale  
pour ma  
forme*  
— JPHW.F —  
3



Réseau cyclable utilitaire du GAL JSH

# Etapes du projet "réseau vélo utile" du GAL Jesuishesbignon.be



# Etapes du projet



Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023

2018

2019-2022

2023

## Etat des lieux du potentiel cyclable et des aménagements existants

- Identification des pôles générateurs et attracteurs de déplacements
- Collecte des aménagements existants (pistes cyclables, des chemins réservés, RAVeL, bandes cyclables, etc).

## Elaboration d'un projet de réseau cyclable

- Identification des liaisons cyclables potentielles, qui devraient permettre aux usagers de se déplacer vers les pôles
- Localisation de points dangereux

## Fiches actions

- Identification des tronçons nécessitant des aménagements spécifiques
- Elaboration de fiches action contenant les propositions et conseils (signalisation, infrastructure, etc).

## Cartographie « grand public »

- Elaboration de recommandations graphiques pour la conception d'une carte didactique.
- Choix des informations, itinéraires existants à faire apparaître





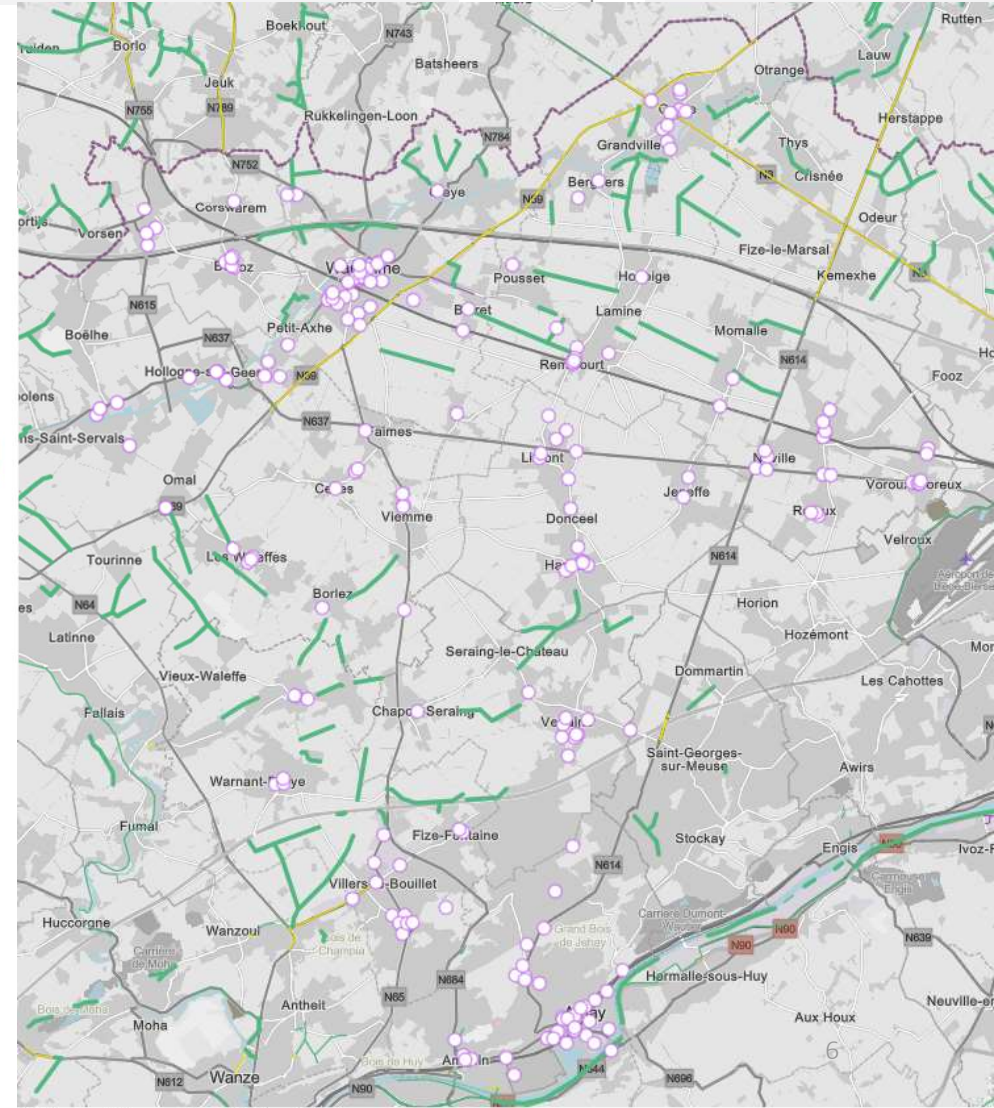
# Etapes du projet

## Etat des lieux du potentiel cyclable et des aménagements existants

- Identification des pôles générateurs et attracteurs de déplacements
- Collecte des aménagements existants (pistes cyclables, des chemins réservés, RAVeL, bandes cyclables, etc)



Réalisé par le GAL, les communes, des bénévoles en 2018.



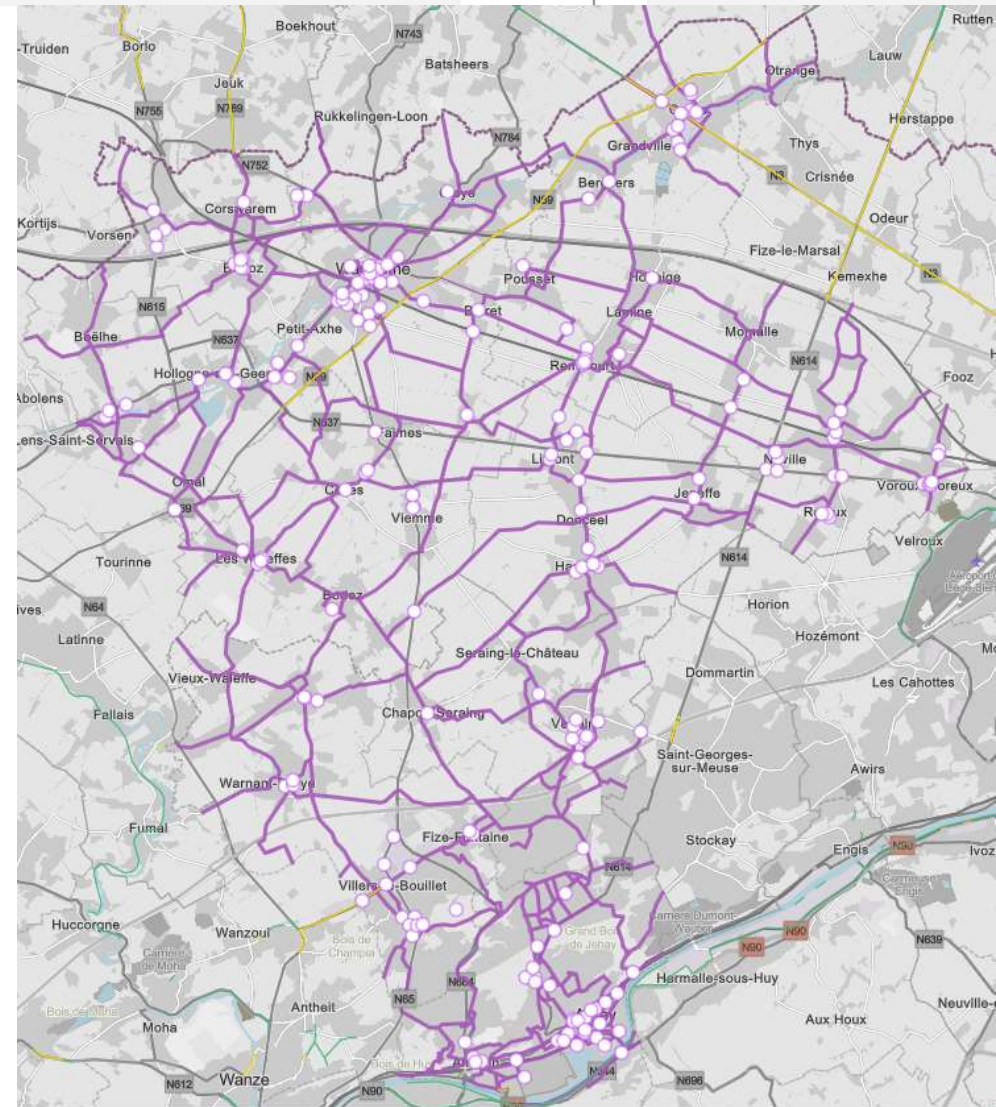


# Etapes du projet

## Elaboration d'un projet de réseau cyclable

- 🛞 Réunions de concertation avec la population et ses représentants
- 🛞 Co-construction du réseau avec vérification de terrain
- 🛞 Élaboration d'une carte collaborative UMAP
- 🛞 Présentation des résultats aux élus

Réalisé par le GAL, les communes, des bénévoles en 2019-2020 : GT supra-communaux.







# Etapes du projet

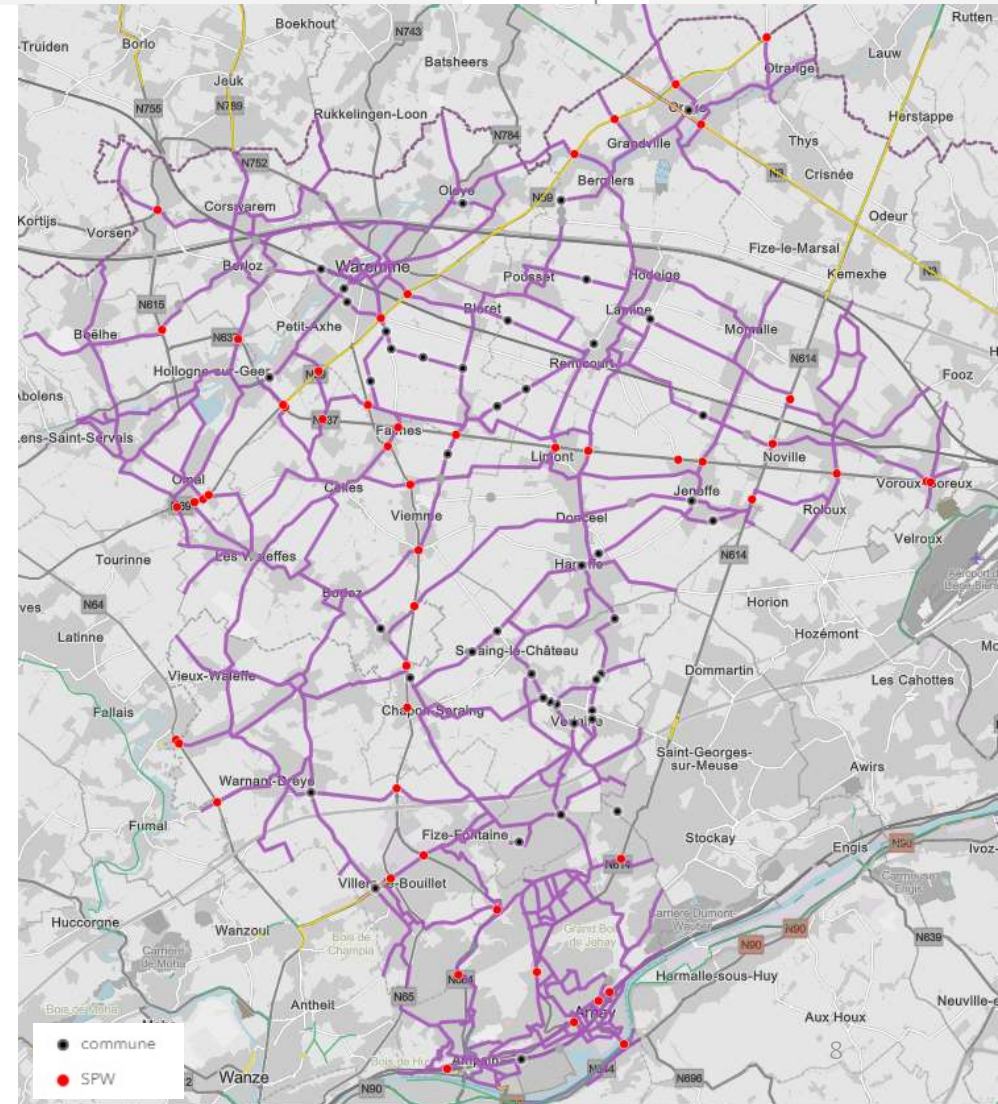
## Elaboration d'un projet de réseau cyclable

- Identification des points noirs
- Caractérisation de ces tronçons ou carrefours dangereux (gestionnaire de voirie, photos, description, quelques suggestions de solutions)

Réalisé par le GAL, les communes, des bénévoles en 2021-2022.



Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023







# Etapes du projet



## Cartographie collaborative du réseau

- 120 points noirs identifiés (non exhaustif)
- Collaboration Gracq pour établir une fiche descriptive type
- Bénévoles mobilisés pour les caractériser : Gracq, coachs JPPMF, commissions vélos
- Accessibles via OSM (mise à jour C.Macours) et [drive GAL JSH](#)
- catalogue pour classement par type et priorisation des points noirs à aménager

*Je pédale pour ma forme - JPPMF*

Fiche Point noir – Réseau vélo Utile		GRACQ	
Commune : Falmes	Date : 01/27/22	Type :	X Traversée dangereuse (carrefour)
Adresse/localisation : Carrefour entre la rue de Huy (N65), la rue Adolphe Braas et la Rue Armand Heptia		<input type="checkbox"/> Accident fréquent <input type="checkbox"/> Endroit fort fréquent (conflit cycliste-piéton / conflit cycliste-voiture) <input checked="" type="checkbox"/> Manque de signalisation <input type="checkbox"/> Voie déviée <input type="checkbox"/> Barrières naturelles ou artificielles <input type="checkbox"/> Flaque d'eau <input checked="" type="checkbox"/> Vitesse élevée <input type="checkbox"/> Dévié <input type="checkbox"/> Autre :	
Coordonnées Lambert Belge 1972* X : 212977 Y : 190534		Vitesse max autorisée sur le tronçon : 50 km/h	
Sévérité : <input type="checkbox"/> Niveau I : praticable mais aménagement souhaitable (confort) <input type="checkbox"/> Niveau II : praticable mais aménagement hautement recommandé <input type="checkbox"/> Niveau III : infranchissable sans aménagement (sécurité, barrière physique)			
Description : Traversée de voirie régionale limitée à 50 km/h. En pratique, les automobilistes roulent plus vite. La visibilité est très mauvaise pour les automobilistes qui roulent sur la N65 en direction de Waremme ; ils ne voient pas les usagers qui proviennent de la rue A. Braas. La voirie régionale mesure 6 m 30 de large.			
Localisation sur carte* 			

Photos	
	
	
Suggestion d'amélioration : - Signalisation à prévoir pour les automobilistes sur la voirie régionale, en particulier pour ceux qui roulent vers Waremme (informer d'une traversée cyclable après le tournant); - Limiter à 30 km/h la vitesse sur la N65 à cet endroit+ réaménagé le carrefour pour le rétrécir, via des îlots ? - Schlagnage au sol (marquage rouge) ? - ajouter un passage pour piétons ; - Chevrons à l'approche du carrefour + signalisation pour aider le cycliste à se repérer.	
Fiche complétée par (personne individuelle ou groupe) groupe formation CaM: C Degard; D Vanderrul; E Lrespin-Noel; B Belboom; L Demblon; S. Van Mail ou téléphone de contact : 049776 89 57	



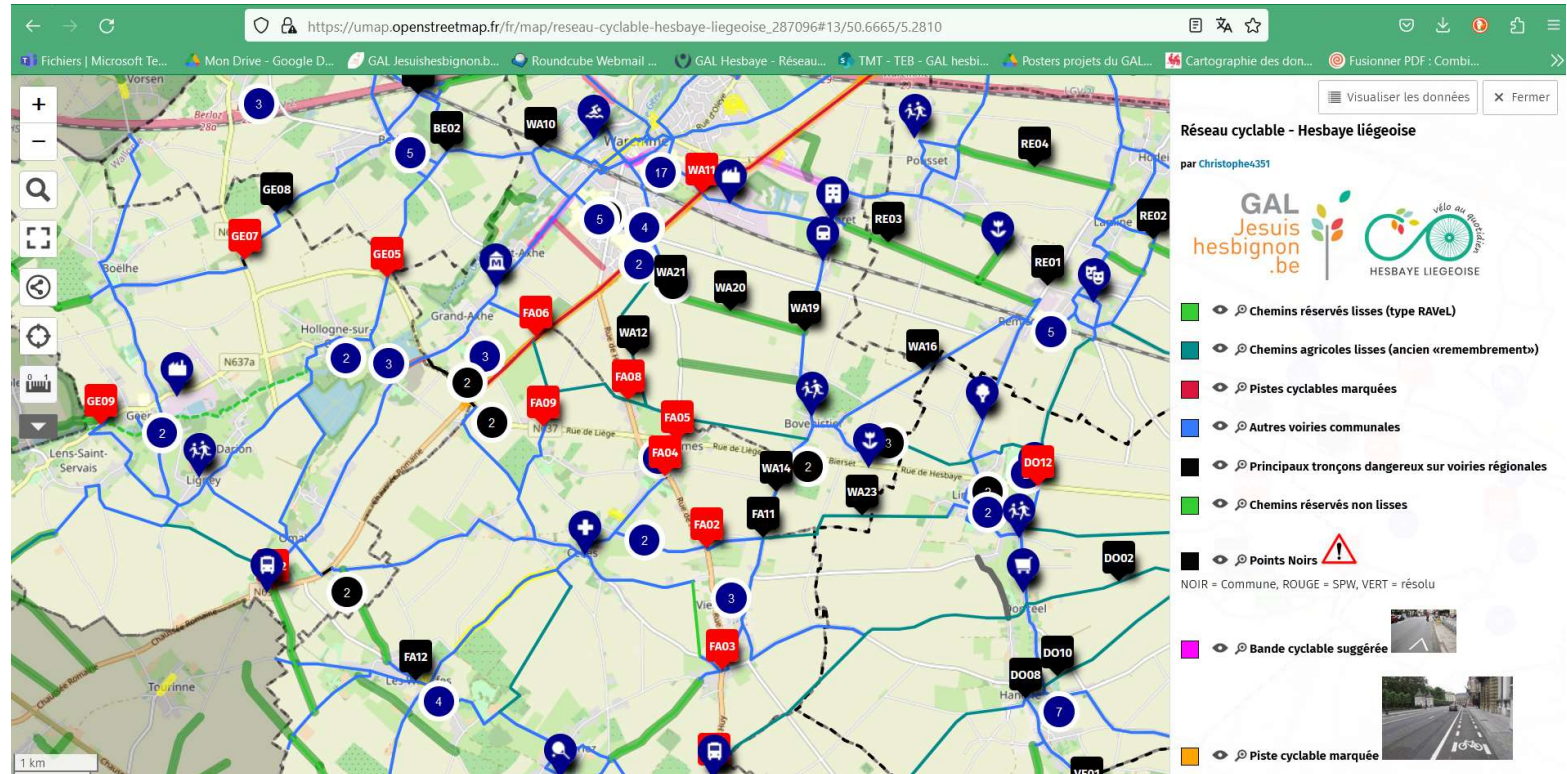
# Etapes du projet



Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023

## Cartographie collaborative du réseau

- Communes
- GAL
- Gracq



[https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/gal-hesbaye-reseau-velo-utile\\_287096#12/50.6963/5.2934](https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/gal-hesbaye-reseau-velo-utile_287096#12/50.6963/5.2934)



# Etapes du projet

## Etude complémentaire confiée à un bureau d'étude

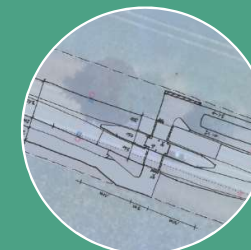
- ❖ Institut d'étude et de conseil en développement durable (ICEDD)
- ❖ Chef de projet : François Vander Linden



Assistance à l'élaboration du réseau cyclable préétabli, sélection des liaisons supra-communales structurantes, analyse de la cyclabilité du territoire



Elaboration d'une carte grand public à vocation de sensibilisation/promotion du réseau



Sécurisation du réseau : Réalisation de fiches aménagements cyclables – tronçons et carrefours

COLLABORATION : Bureau d'étude ICEDD – GAL JSH – 11 Communes – SPW (Direction des routes de Liège/Districts Hannut-Huy) - FRW – GRACQ...



Réseau cyclable utilitaire du GAL JSH

**Réseau cyclable supra-local :**  
prendre de la hauteur pour  
atteindre un réseau continu



**ICEDD**



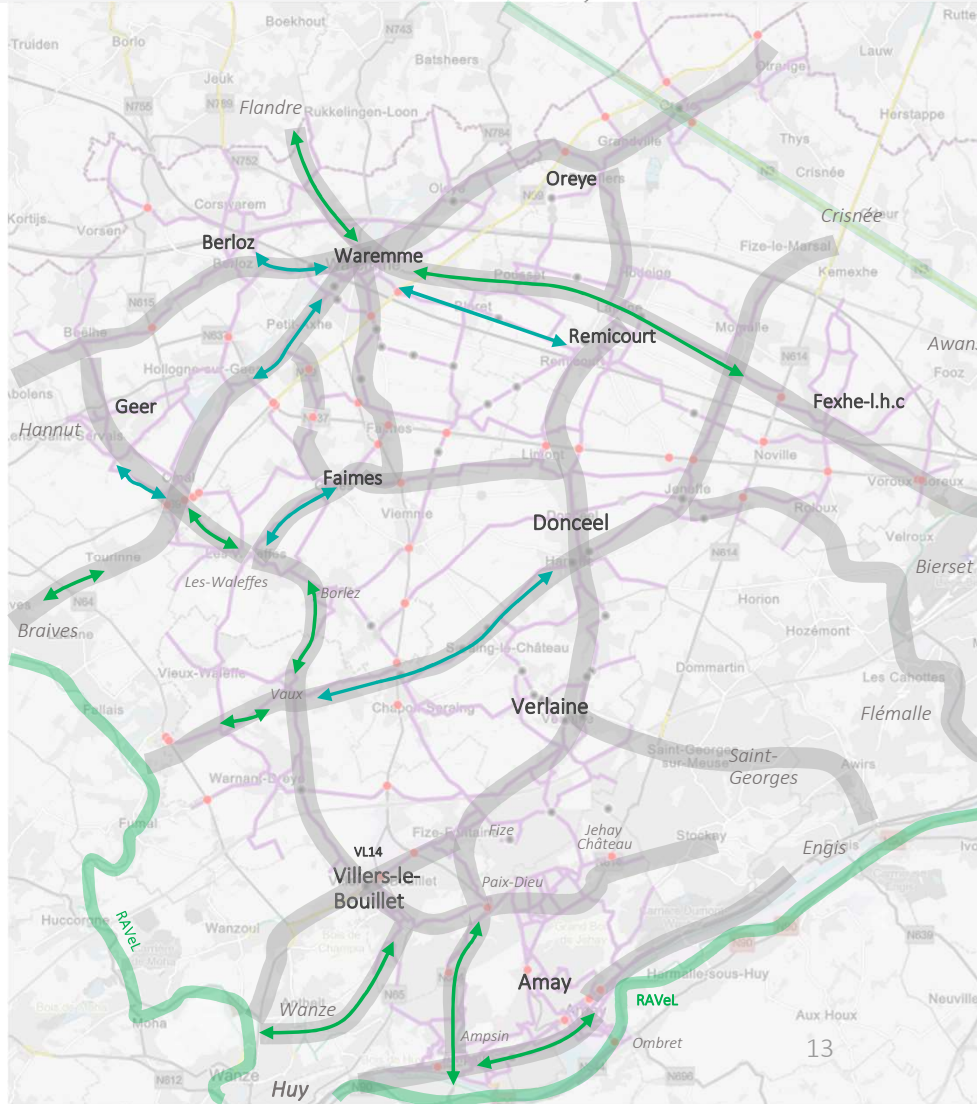
# Projet de réseau cyclable supra-local

- Réseau supra-local proposé
- ↔ Liaisons existantes
- ↔ Liaisons voiries communales (en projet)
- Autres liaisons

Un **réseau cyclable supra-local** est identifié, il est composé de liaisons entre communes. En parallèle au développement du **maillage local**, il assure une continuité entre pôles principaux.

Ce réseau peut déjà s'appuyer sur de nombreux tronçons déjà cyclables, principalement sous forme de **chemins réservés aux modes actifs** et charroi agricole. A proximité du territoire, notons l'axe de la N3 équipé de pistes cyclables, et bien sûr les **RAVeL** de Meuse et de la Burdinale. D'autres pistes cyclables existent, mais ne jouent pas un rôle clé dans le réseau, de par leur localisation et/ou niveau de qualité (ex : pistes marquées sur la chaussée Romaine entre Waremme et Oreye).

Des **projets d'aménagements sont en cours**, donnant un coup d'accélérateur au réseau.





# Projet de réseau cyclable supra-local

- Réseau supra-local proposé
- ↔ Liaisons existantes
- ↔ Liaisons voiries communales (en projet)
- Autres liaisons

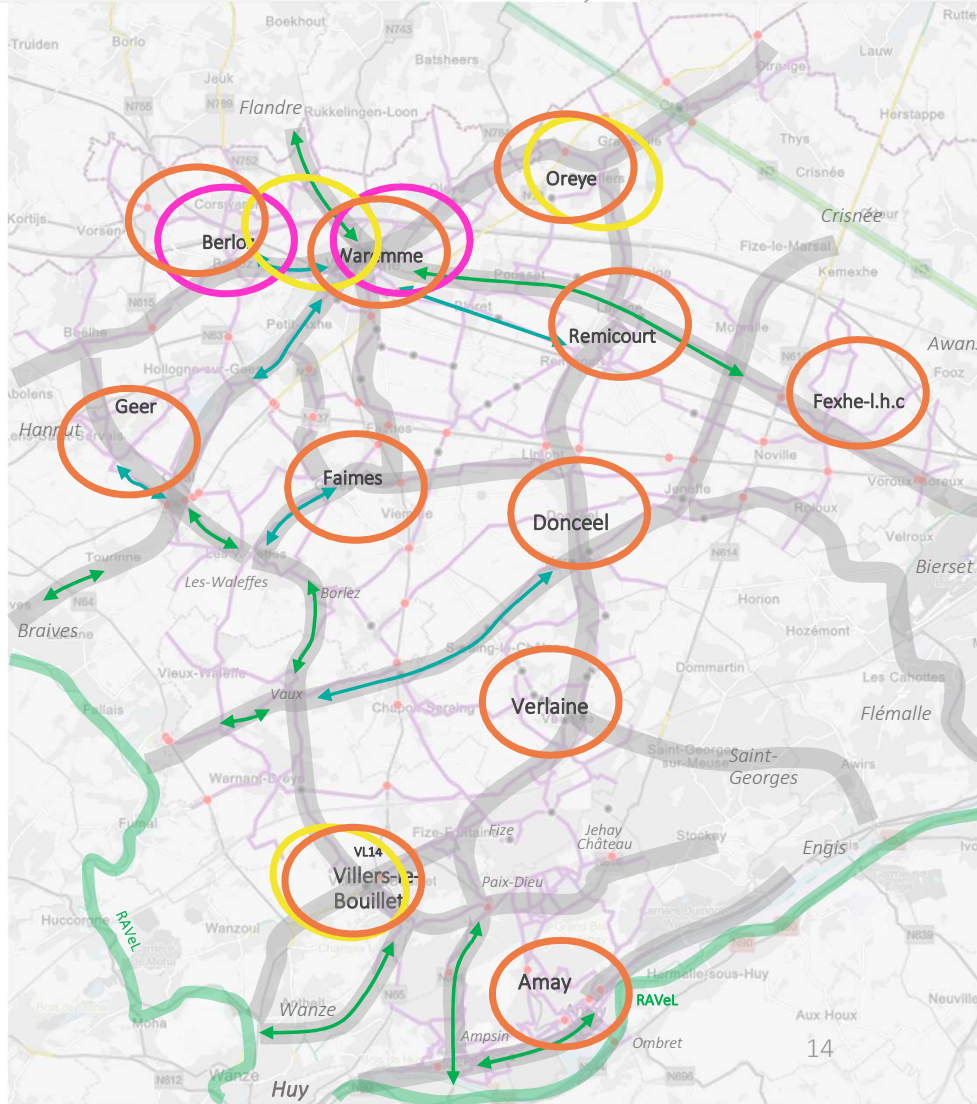
Un **réseau cyclable supra-local** est identifié, il est composé de liaisons entre communes. En parallèle au développement du **maillage local**, il assure une continuité entre pôles principaux.

Ce réseau peut déjà s'appuyer sur de nombreux tronçons déjà cyclables, principalement sous forme de **chemins réservés aux modes actifs** et charroi agricole. A proximité du territoire, notons l'axe de la N3 équipé de pistes cyclables, et bien sûr les **RAVeL** de Meuse et de la Burdinale. D'autres pistes cyclables existent, mais ne jouent pas un rôle clé dans le réseau, de par leur localisation et/ou niveau de qualité (ex : pistes marquées sur la chaussée Romaine entre Waremme et Oreye).

Des **projets d'aménagements sont en cours**, donnant un coup d'accélérateur au réseau.

## Sources de financement:

- PIWACI
- PIMACI
- PCDR (en cours ou dossier de candidature en projet)





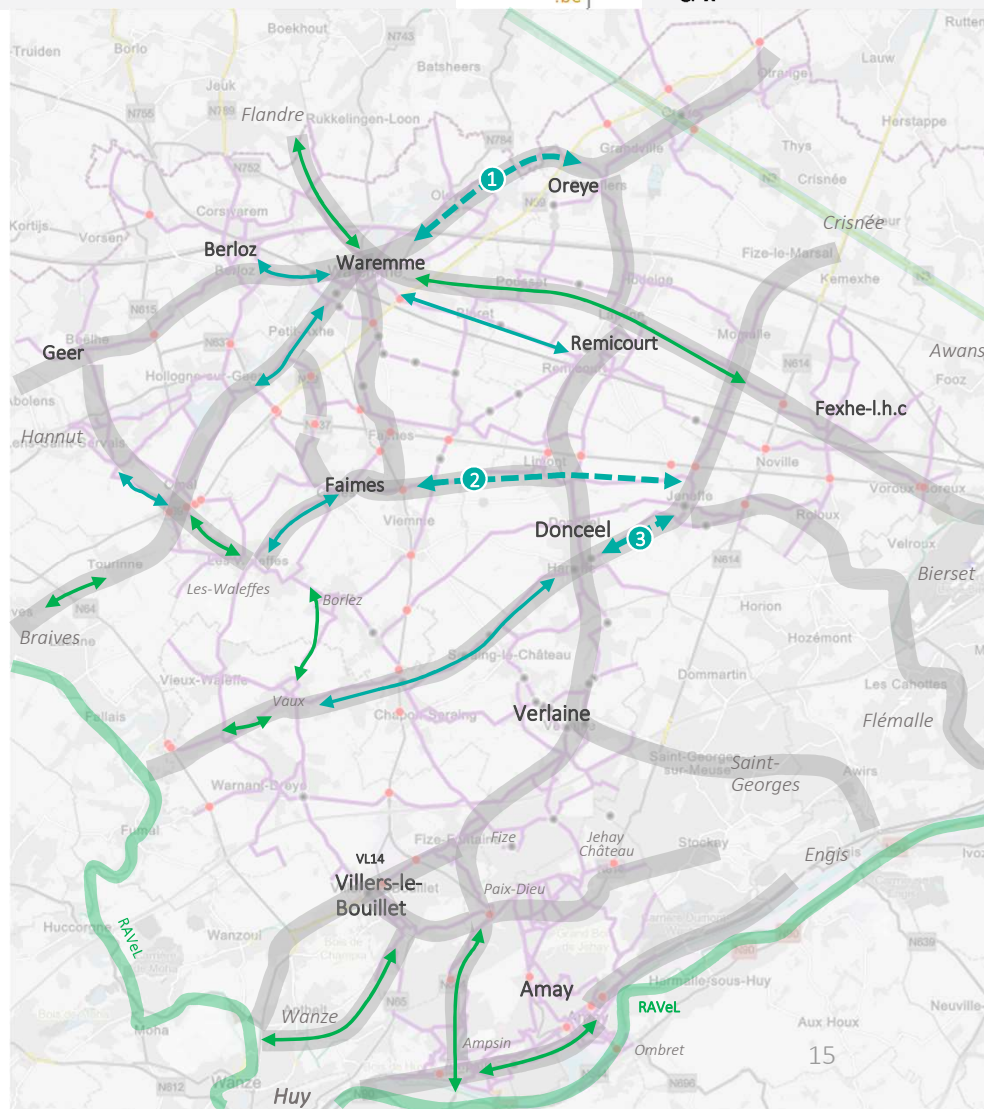


# Projet de réseau cyclable supra-local

- Réseau supra-local proposé
- ↔ Liaisons existantes
- ↔ Liaisons voiries communales (en projet)
- ↔ Liaisons voiries communales à réserver (chemin béton existant)
- ↔ Liaisons à sécuriser (principalement voiries communales)
- Autres liaisons

Des chemins agricoles pourraient jouer un rôle dans la mise en œuvre du réseau, sous forme de **chemins réservés (F99)**.

1. Oreye-Waremme : chemin du Petit Mayeur pour connecter Waremme à Oreye
2. Faimés – Donceel : rue de Malaxhe / rue Labia / rue des 9 Bonniers pour assurer un lien entre Faimés, Jeneffe et Donceel en alternative à la Grand'Route
3. Donceel – Momalle : rue des Champs : pour participer à une liaison transversale entre la Burdinale, Donceel et Crisnée



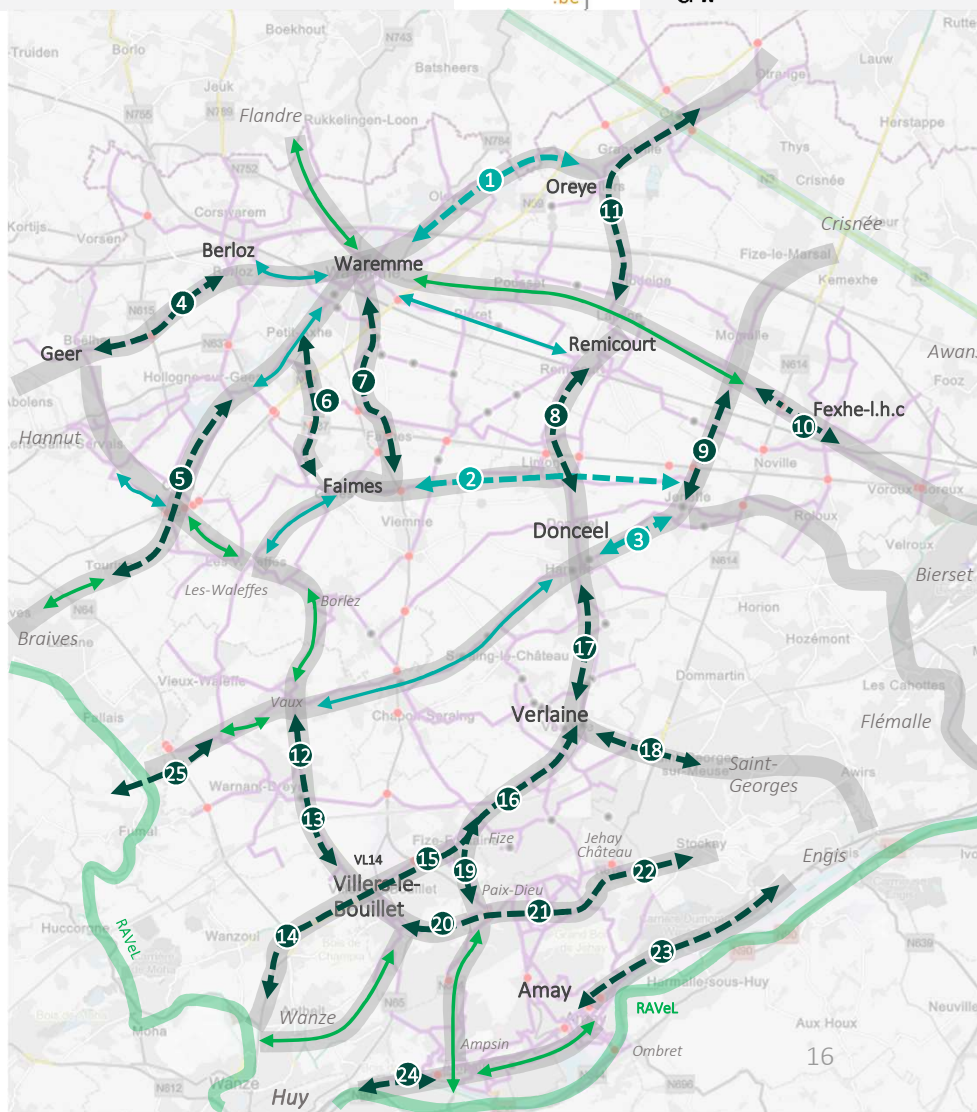


# Projet de réseau cyclable supra-local

- Réseau supra-local proposé
- ↔ Liaisons existantes
- ↔ Liaisons voiries communales (en projet)
- ↔ Liaisons voiries communales à réserver (chemin béton existant)
- ↔ Liaisons à sécuriser (principalement voiries communales)
- Autres liaisons

1. Oreye-Waremme : chemin du Petit Mayeur
2. Faimés – Donceel : rue de Malaxhe / rue Labia
3. Donceel – Momalle : rue des Champs
4. Berloz – Geer : rue de la mule / rue de Belle-vue
5. Geer – Waremme : rue d’Omal
6. Faimés - Waremme : rue du Carillon et bois des Tombes
7. Faimés - Waremme : rue du Château d’Eau
8. Donceel – Remicourt : rue de Remicourt / rue de Limont
9. Donceel – Momalle : rue Lavaulx -rue des Faisans
10. Remicourt-Fexhe : rue Campagne d’Or
11. Remicourt – Oreye : rue Louis Maréchal
12. Faimés – Villers-le-Bouillet : rue Hubert Hanot
13. Faimés – Villers-le-Bouillet : rue de la Prêle
14. Villers-le-Bouillet – Wanze : rue du Château d’Eau
15. Villers-le-Bouillet – Verlaine : rue le Marais et accès PAE rue de Waremme N65
16. Villers-le-Bouillet – Verlaine : au Croiselet
17. Verlaine – Donceel : rue Oudoumont
18. Verlaine – Saint-Georges : Grand Route
19. Verlaine – Amay : rue Chalais
20. Amay (Paix-Dieu) – Villers-le-Bouillet : rue Paix Dieu
21. Amay – Paix-Dieu : rue de Villers et rue Rochamp
22. Amay – Stockay : rue du Saule Gaillard N614 et rue du Parc
23. Amay – Engis par la rive Gauche : N617 Ch.Freddy Terwagne
24. Amay – Huy par la rive Gauche : N617 Quai de Lorraine et Quai de Compiègne
25. Villers-le-Bouillet – Braives (Vaux-Borset – Pitet) rue du Cimetière

Plus de **20 liaisons nécessitent une sécurisation**. Principalement hors agglomération avec des vitesses élevées, elles devront faire l’objet d’investissement...en complément du travail d’apaisement des villages.



Réseau cyclable utilitaire du GAL JSH

# Elaboration d'une carte du réseau cyclable à destination des citoyens



**ICEDD**





# Principes pour la cartographie grand public



Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023

## L'approche

- Le réseau est mentionné, bien qu'il ne réponde pas encore aux normes de cyclabilité-sécurité. Ce choix s'inscrit dans une volonté de communiquer sur l'existant, sur les itinéraires possibles à court terme, sans pour autant nier qu'il y a une marge de progression sur la sécurisation.
- Seuls les passages dangereux feront l'objet d'un point d'attention graphique (traversées de voiries régionales).



### Tronçons F99 et chemins agricoles

Niveau de sécurité élevé  
Couleurs vertes



### Tronçons sur voiries locales

Niveau de sécurité assez variable, à apprécier par l'utilisateur.  
Couleur bleue



### Tronçons dangereux

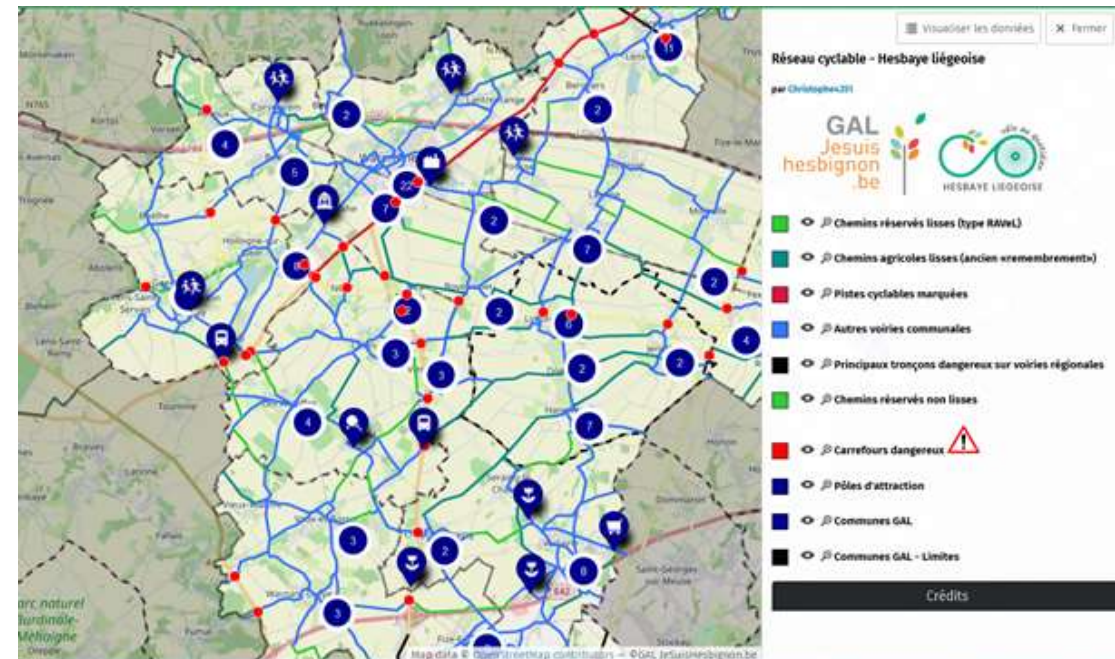
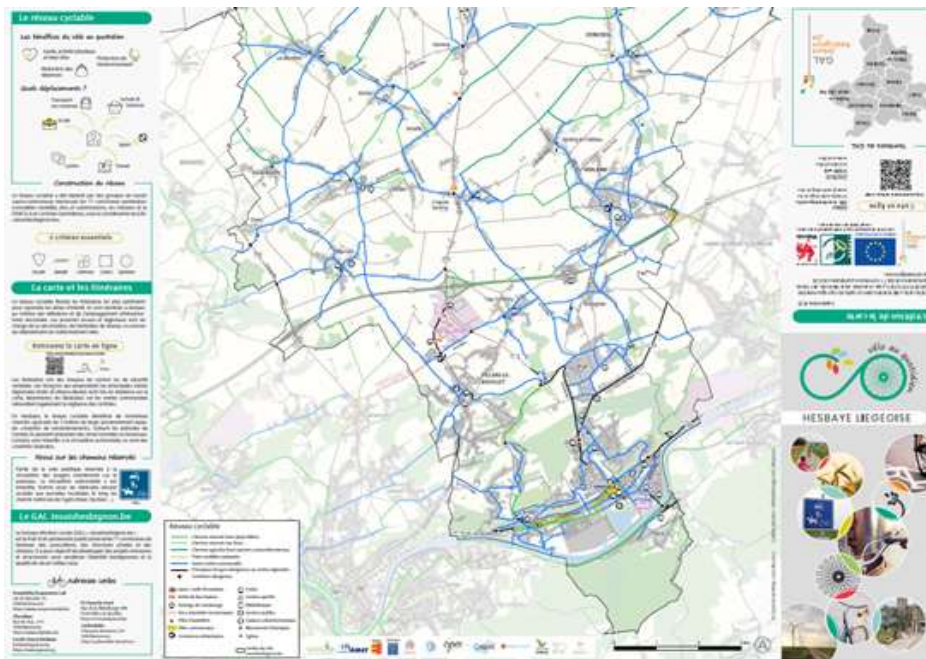
Traversées de voiries régionales – Couleur bordeaux  
Courts tronçons de voiries régionales -  
Couleur noire  
Eventuels carrefours communaux



# Délivrable



- Une carte diffusée sur les 11 communes du GAL (8500 exemplaires papier)
- Une carte dynamique en ligne (UMAP) pour zoomer – agrandir – détailler les tracés



Réseau cyclable utilitaire du GAL JSH

# Sécurisation du réseau cyclable : aménagement proposés sur sélection de voiries régionales ET communales



**ICEDD**



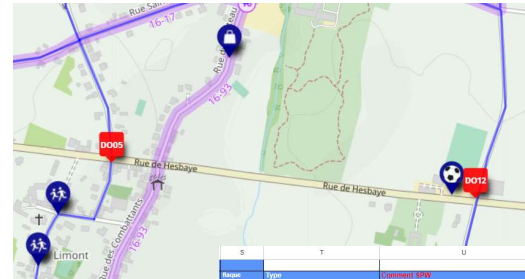
# Analyse de tous les points noirs



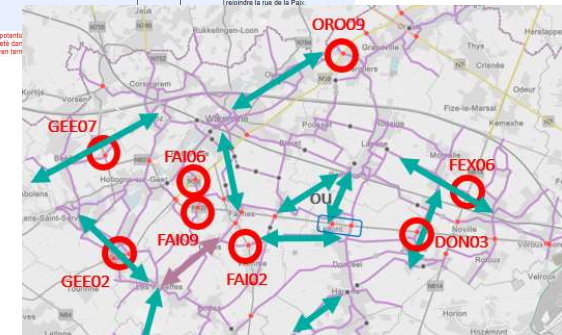
Suggestions des usagers citoyens (≈ 120)

Avis du SPW (direction des routes et districts concernés) et des communes

Analyse GAL et bureau d'étude



Point	Type	Comment SPW	Comment CSE	Retenu	potentié	Description
DO05	Traversée dangereuse (carrefour) à Endroit fort fréquenté (confit cycliste - voiture)	Une étude en vue de la réfection des Biales de Fourage devrait être réalisée par la Direction des Routes de Liège. Les trottoirs de Fourage pourraient également être réformés, à l'occasion. Toutefois, mon service n'a pas la certitude que les largueurs disponibles soient suffisantes pour réaliser les aménagements souhaités (cyclo-pièdon); il en est de même de la disponibilité des budgets et de la potentiabilité avérée des aménagements souhaités. Propositions aux cartes à consulter comme potentiabilité.	opportunité dans le cadre d'une étude	oui	1	La signalisation en place est très dangereuse pour les cyclistes venant d'Amay, sans emprunter le pont pour rejoindre le ravin en bord de Mouze. Cette signalisation les oblige à traverser la chaussée juste avant un virage et à entrer sur le ravin entravé par une bordure.
DO12	Traversée dangereuse (carrefour) à Endroit fort fréquenté (confit cycliste - voiture)	Les largueurs disponibles sont insuffisantes et ne permettraient donc pas de réaliser les aménagements proposés.	pas de projet. Agrandir point noir proche sur la N604. AMA-13 pas de projet	non	1	Les cyclistes venant de la rue Fain doivent s'engager sur la N604 sans passage sécurisé.
	Traversée dangereuse (carrefour) à Endroit fort fréquenté (confit cycliste - voiture)	Manque de signalisation				Fiction de la N617 entre les deux ronds-points. Traffic important. Traversée dangereuse depuis la place pour rejoindre la rue de la Fay.
	Traversée dangereuse (carrefour) à Endroit fort fréquenté (confit cycliste - voiture)	Existe il réellement une potentiabilité d'aménagement à court ou à moyen terme				



Carte d'orientation d'aménagement par point noir





# Points noirs SPW : vitesses

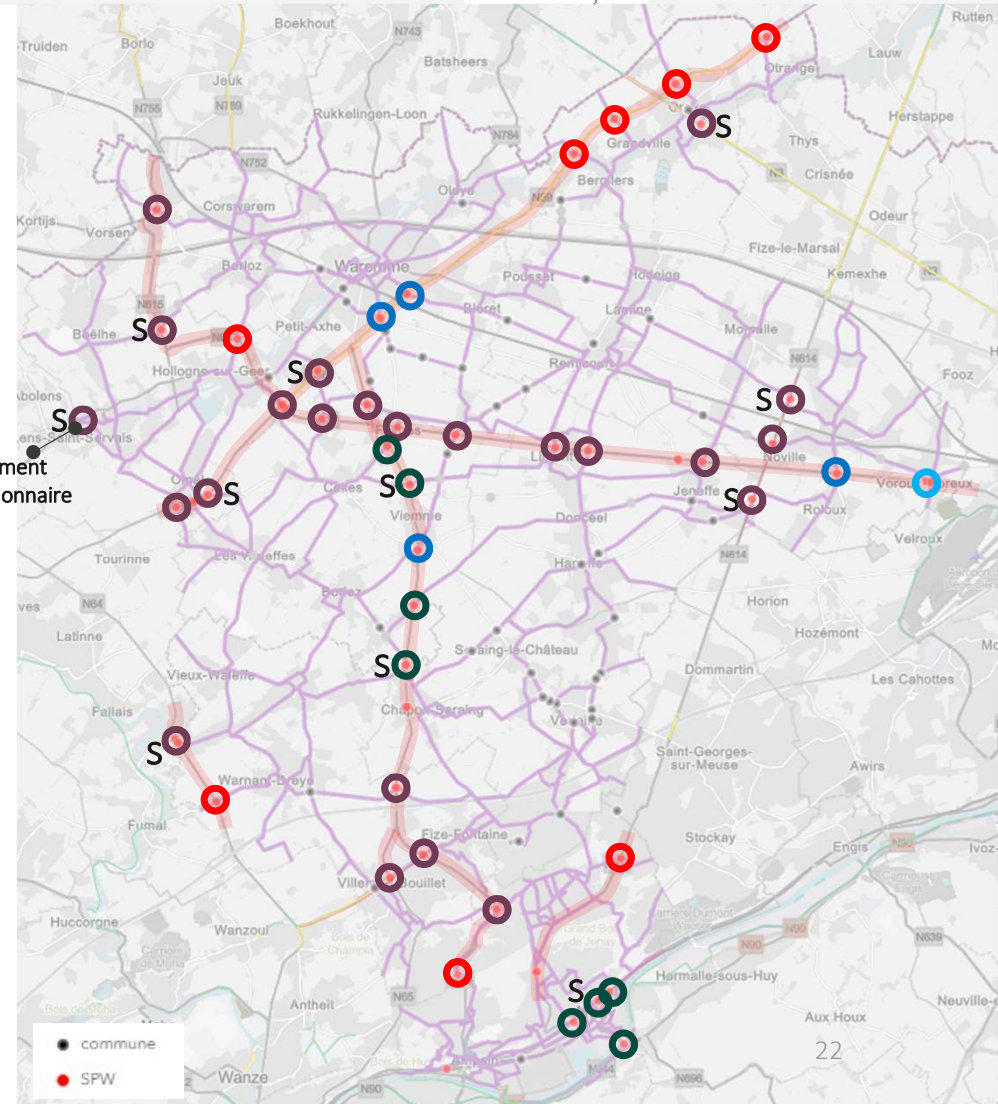


Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023

## Limitation de vitesses en vigueur au point de traversée

- 30 km/h
- 50 km/h
- 70 km/h
- 90 km/h

Changement  
de gestionnaire



S Traversée en « S » impliquant la sécurisation d'un tronçon de voirie régionale



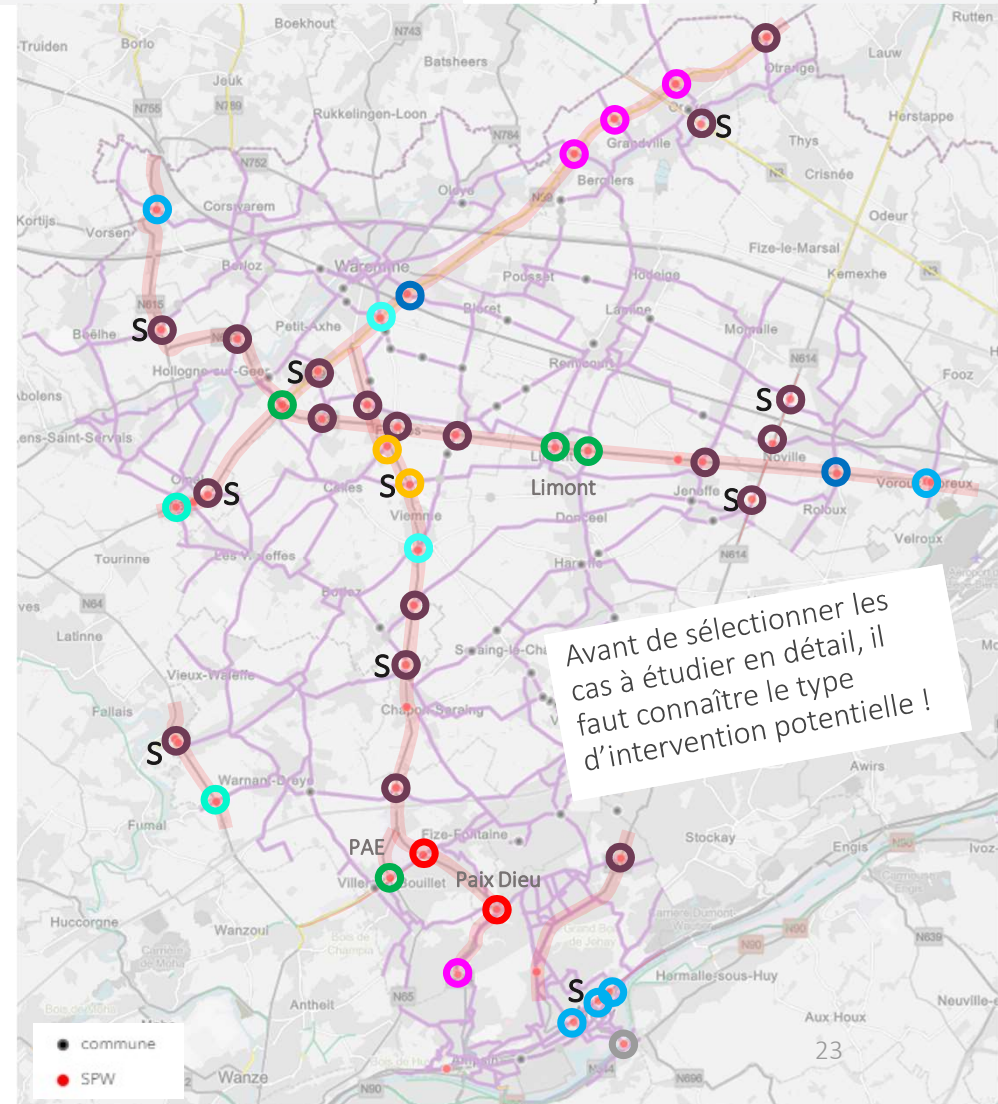
# Points noirs SPW : orientation d'intervention



Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023

## Typologie d'intervention envisageable (à confirmer par études spécifiques)

- Créer une traversée en 2 temps (révision du profil)
- Créer une traversée en 2 temps (espace pour îlot existant)
- Sécuriser le giratoire (pistes cyclables séparées)
- Dispositifs ralentisseurs sur la voirie régionale
- Autres interventions, orientées principalement sur le respect des vitesses pratiquées sur l'axe régional (pas de traversée en 2 temps, pas de ralentisseur)
- Créer un nouveau giratoire équipé de pistes cyclables
- Sécurisation à l'étude (SPW) ou planifiée
- Giratoire existant, pas d'emprise pour pistes séparées
- S Traversée en « S » impliquant la sécurisation d'un tronçon de voirie régionale







# Points noirs voiries communales : carrefours



Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023

## Hors agglomération



Rue Croix Chabot, Code VL14



Rue de Viemme, Code VER15

## En agglomération



Rue du Village, Code REM01



Rue de Waremme, Code BE02



Rue Lahaut, Code DON09



# Points noirs voiries communales, hors agglo



Hors agglomération (70-90 km/h), certains **carrefours** entre voiries communales posent problème.

Certains sont **comparable à certaines traversées de voiries régionales**, vu leur importance dans le réseau routier

D'autres, tout aussi rapides mais moins chargés, nécessitent une visibilité dégagée et un **régime de priorité à rappeler** pour limiter l'ambiguïté

Certain carrefours **prioritaires** pour le vélo posent avant tout la question de la **sécurité du tronçon emprunté** ! Ne pas se tromper de cible.



Rue Croix Chobot, Code VL14



Rue de Viemme, Code VER15



Rue Louis Maréchal, Code OR16





# Points noirs voiries communales : tronçons cohérence dans l'approche : sécuriser



## 3 m de large

- ◈ Voirie à priori locale
- ◈ Trafic faible
- ◈ Vitesse élevée



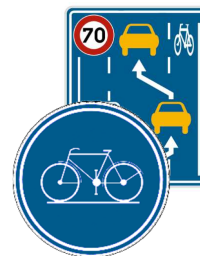
## Signalisation F99

- ◈ Approche signalisation
- ◈ Avec ou sans « filtre »
- ◈ Tronçon partiel ou complet



## 4-6 m de large

- ◈ Voirie locale ou de liaison
- ◈ Trafic faible à modéré
- ◈ Vitesse élevée



## Piste cyclable séparée

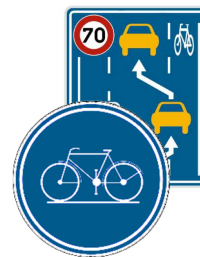
Ou **voie centrale banalisée**

- ◈ Approche séparation + attractive
- ◈ Approche marquage - cher
- ◈ Domaine public et état du revêtement déterminant pour la faisabilité



## > 6 m de large

- ◈ Voirie de liaison
- ◈ Trafic faible à modéré
- ◈ Vitesse élevée





# Chaussée à voie centrale

Marquage spécifique qui a pour objectif de « recentrer » la circulation sur des route à faible trafic, attirant l'attention sur la présence de piétons et cyclistes circulant sur les bandes latérales. Institué récemment au Code de la route, l'aménagement impose aux conducteurs de **véhicules à moteur de circuler au centre de la route**, sauf en cas de dépassement ou de croisement. Lorsque l'aménagement de pistes séparées est trop contraint, cette solution peut être envisagée. [Informations réglementaires et bonnes pratiques du SPW](#)

Une partie de la voie publique délimitée par les marques routières visées à l'article 75.3 qui indiquent de chaque côté les bords fictifs de la chaussée. Article 2.71. du Code de la route.

- Stationnement : interdit
- Lieu d'implantation : de préférence hors agglomération, évitant le risque de stationnement
- Conditions : < **3000 véh./jour**, bonne visibilité
- Limitation de vitesse : consensus en Wallonie sur le 70 km/h, voire 50 km/h.
- Marquage : un trait fin discontinu distinct de la piste cyclable marquée
- Coloration : ocre ou pictogrammes vélos blancs sur asphalte foncé
- Signalisation verticale : le code de la route ne l'impose pas, mais le panneau ci-joint est recommandé à minima au début de l'aménagement, a fortiori si c'est le premier de ce type sur le territoire et que les usagers de la route n'y sont pas habitués.

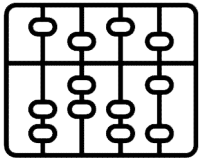




## Critères de sélection



- ⬢ Liaisons « clés » : potentiel d'usage
- ⬢ Non étudiée par ailleurs
- ⬢ Cohérent dans l'approche : liens avec des liaisons présentant un **potentiel d'amélioration** (ex : étudier un point noir SPW en lien avec des voiries locales qui seront améliorées avec un projet de type PIMACY)
- ⬢ Représentatif des difficultés rencontrées par les usagers
- ⬢ Réplicable à d'autres endroits
- ⬢ Couverture territoriale des **11 communes**
- ⬢ Potentiel d'**aménagement** (pour ne pas étudier une fiche qui aboutit sur un statu quo)





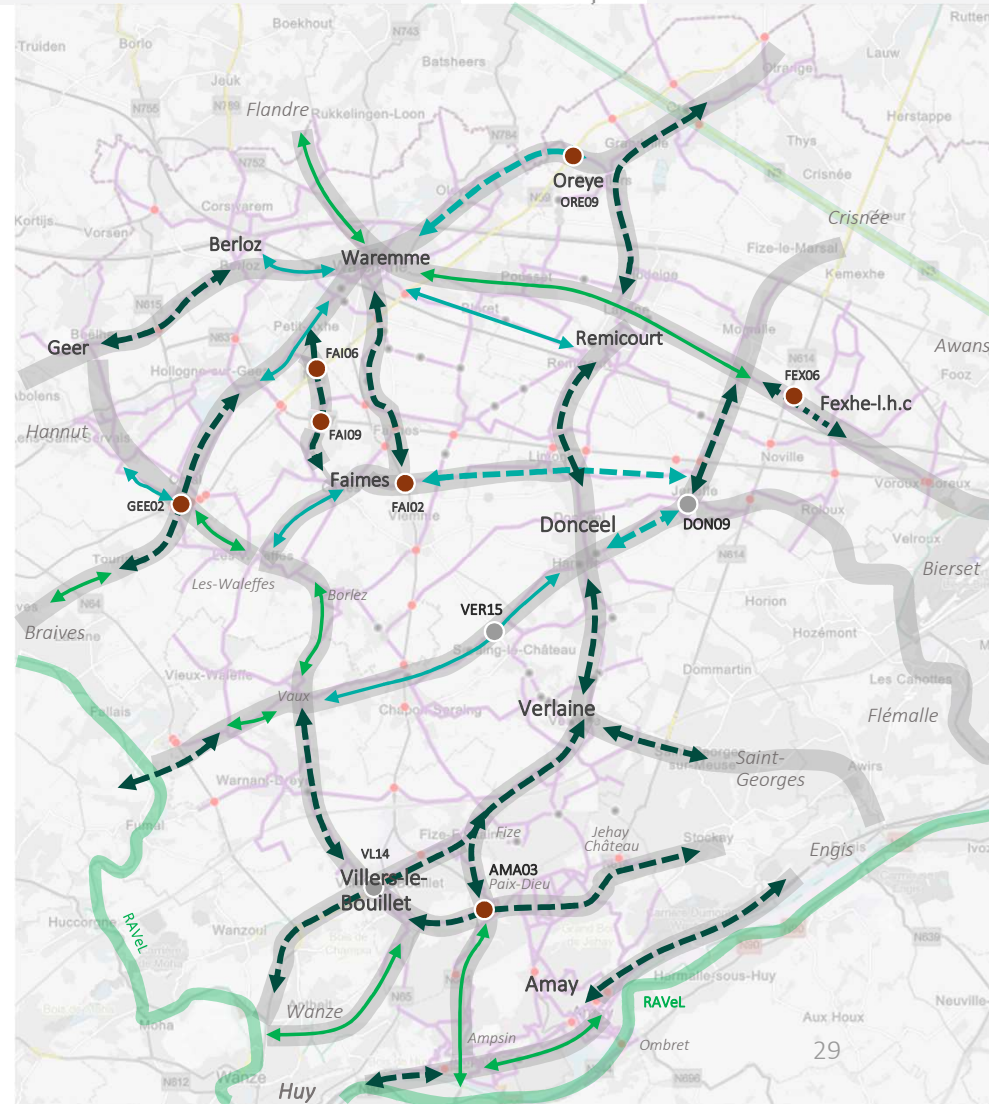
# Projet de réseau cyclable supra-local

- Réseau supra-local proposé
- ↔ Liaisons existantes
- ↔ Liaisons voiries communales (en projet)
- ↔ Liaisons voiries communales à réserver (chemin béton existant)
- ↔ Liaisons à sécuriser (principalement voiries communales)
- Autres liaisons

Points-noirs traités dans la mission

- voiries communales
- voiries régionales

Parmi les « points noirs », c'est-à-dire des carrefours dangereux, une analyse a été menée afin de déterminer les lieux où coexistent un **potentiel d'amélioration** (un coup de peinture ne suffit pas!) et un **potentiel d'usage** (travaillons sur des liaisons clés!). Acteurs régionaux et communaux ont chacun un rôle à jouer, l'intervention de l'un rendant crédible celle de l'autre. Des **fiches techniques ont été esquissées** afin de valider des principes d'aménagements notamment avec la direction des routes de Liège et les districts concernés. Le travail devra suivre son parcours : levé topographique, métrés, audit de sécurité routière, avant-projet, etc.





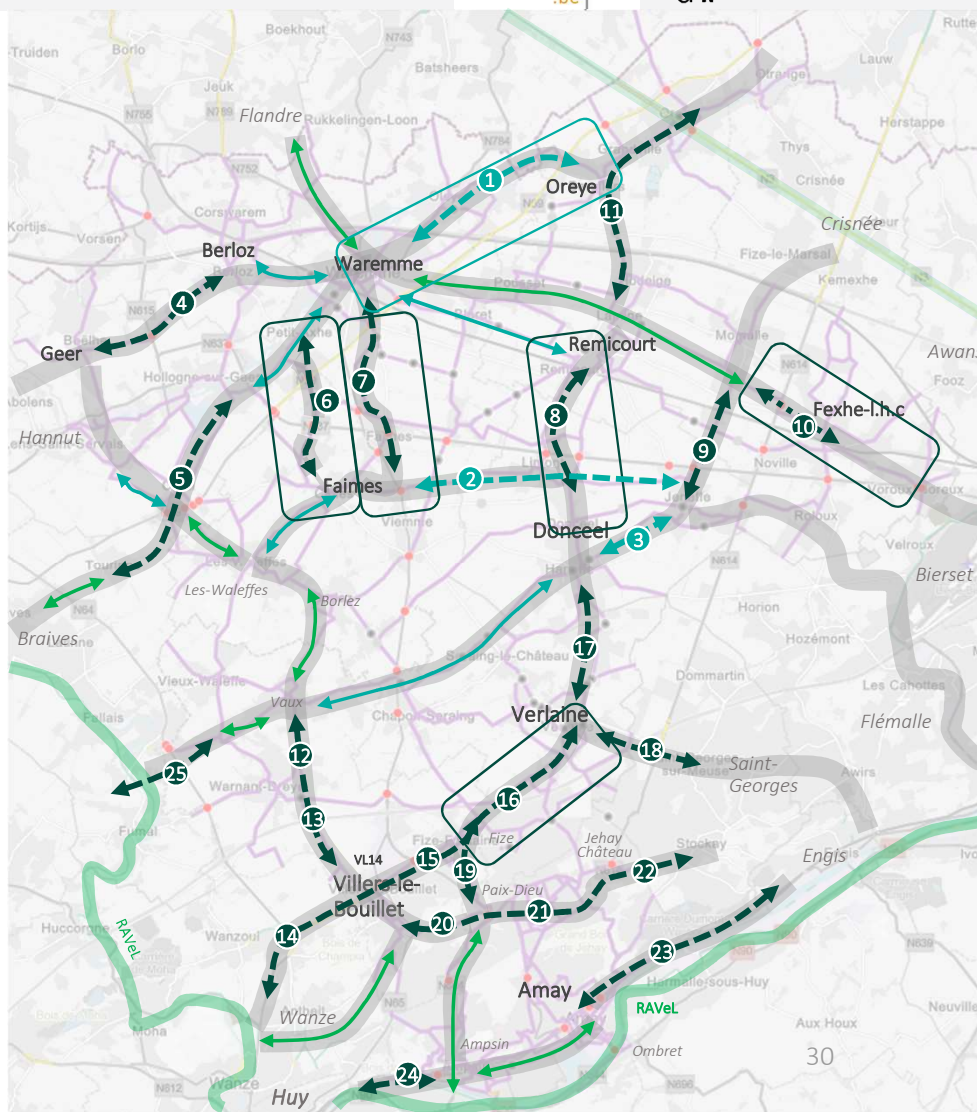


# Réseau cyclable supra-local : sélection des fiches

- Réseau supra-local proposé
- ↔ Liaisons existantes
- ↔ Liaisons voiries communales (en projet)
- ↔ Liaisons voiries communales à réserver (chemin béton existant)
- ↔ Liaisons à sécuriser (principalement voiries communales)
- Autres liaisons

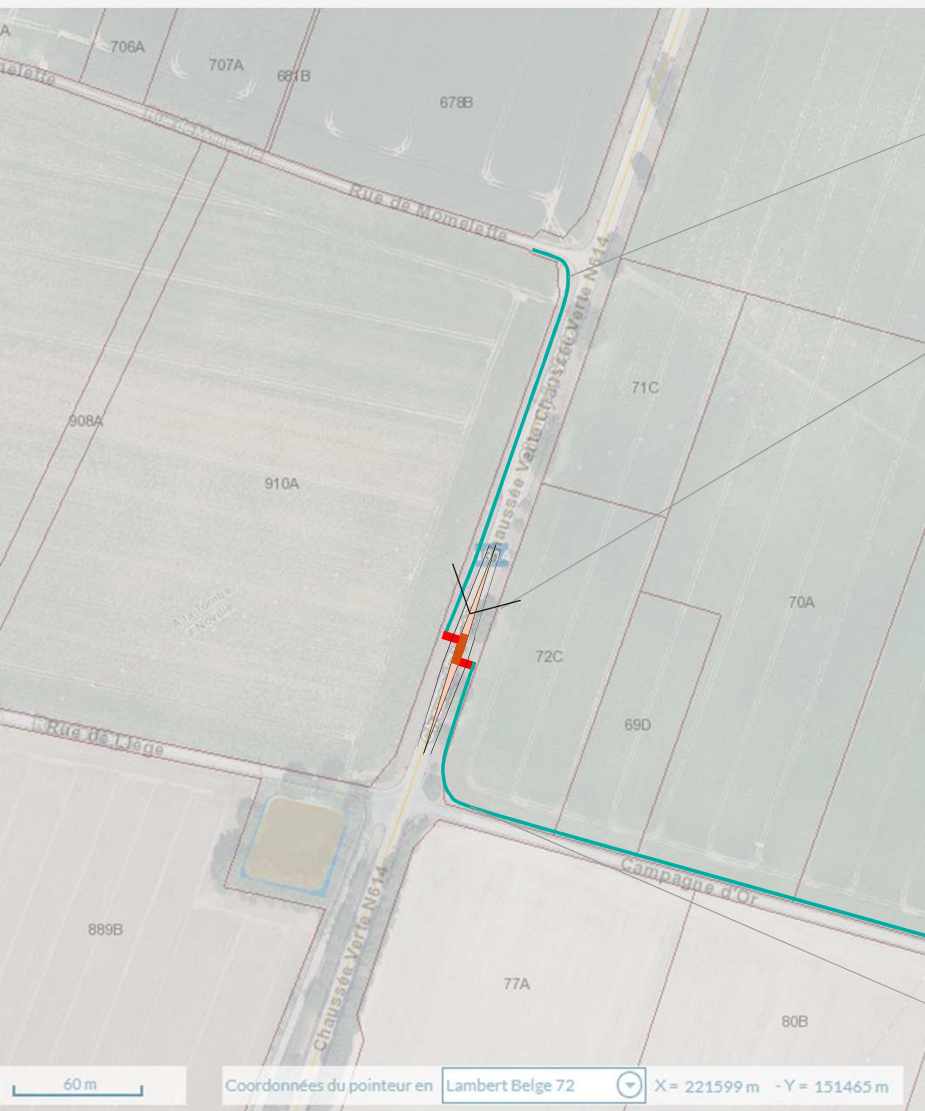
1. Oreye-Waremme : chemin du Petit Mayeur
2. Faimés – Donceel : rue de Malaxhe / rue Labia
3. Donceel – Momalle : rue des Champs
4. Berloz – Geer : rue de la mule / rue de Belle-vue
5. Geer – Waremme : rue d’Omal
6. Faimés - Waremme : rue du Carillon et bois des Tombes
7. Faimés - Waremme : rue du Château d’Eau
8. Donceel – Remicourt : rue de Remicourt / rue de Limont
9. Donceel – Momalle : rue des Faisans
10. Remicourt-Fexhe : rue Campagne d’Or
11. Remicourt – Oreye : rue Louis Maréchal
12. Faimés – Villers-le-Bouillet : rue Hubert Hanot
13. Faimés – Villers-le-Bouillet : rue de la Prêle
14. Villers-le-Bouillet – Verlaine : rue du Château d’Eau
15. Villers-le-Bouillet – Verlaine : rue le Marais et accès PAE rue de Waremme N65
16. Villers-le-Bouillet – Verlaine : au Croiselet
17. Verlaine – Donceel : rue Oudoumont
18. Verlaine – Saint-Georges : Grand Route
19. Verlaine – Amay : rue Chalais
20. Amay (Paix-Dieu) – Villers-le-Bouillet : rue Paix Dieu
21. Amay – Paix-Dieu : rue de Villers et rue Rochamp
22. Amay – Stockay : rue du Saule Gaillard N614 et rue du Parc
23. Amay – Engis par la rive Gauche : N617 Ch.Freddy Terwagne
24. Amay – Huy par la rive Gauche : N617 Quai de Lorraine et Quai de Compiègne

Quelques propositions d'aménagement sont formulées dans des fiches actions. Elles devront être analysées plus finement pas les gestionnaires de voirie concernés, sur base de levés topographiques.





# N614 Campagne d'Or REM-FEXO6 : stratégie



Aménager un site propre  
2,5 m. + bande tampon d'1 m.

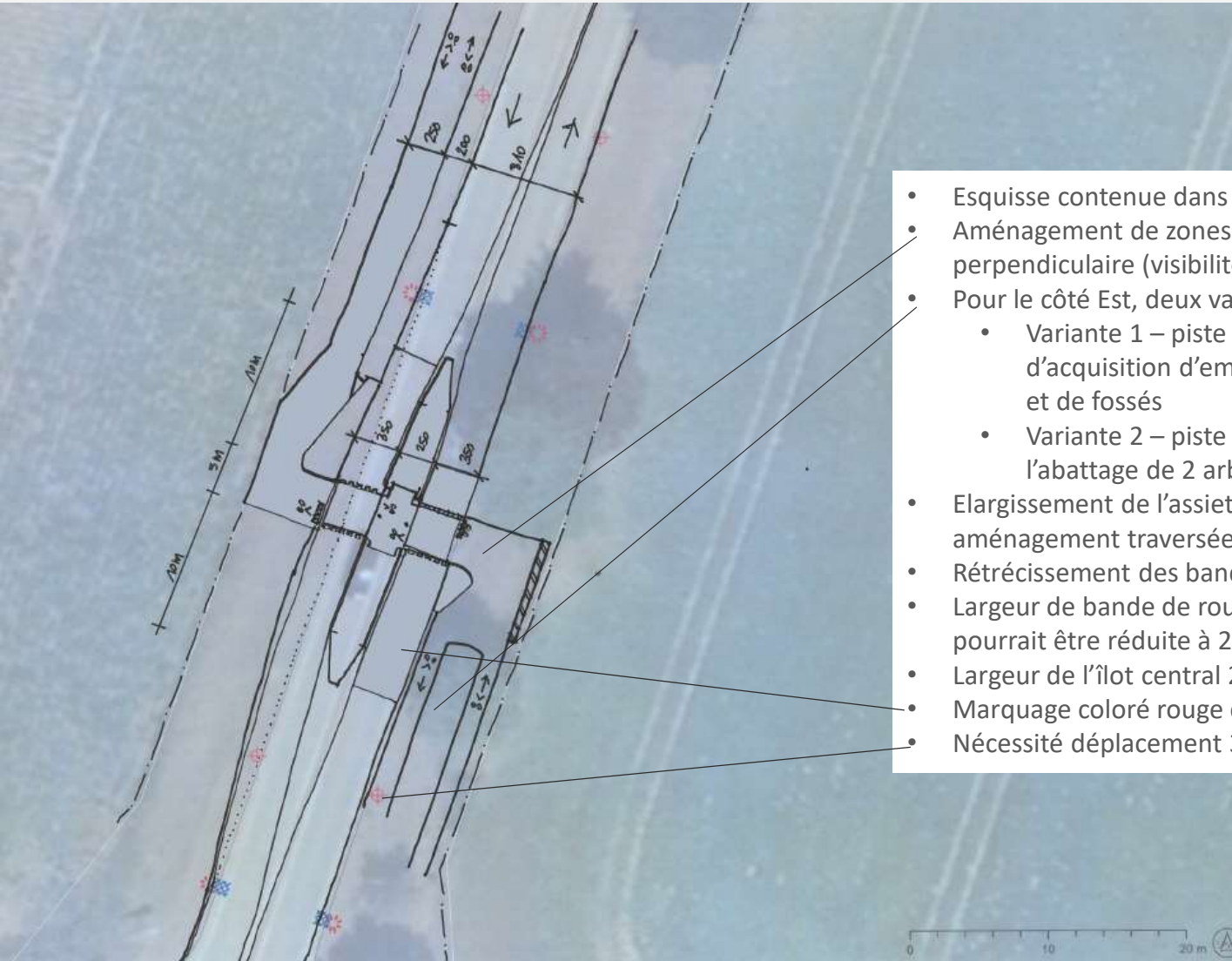
Aménager une traversée en 2 temps avec îlot refuge  
Espace sur accotement disponible pour élargir la voirie et  
passer de 7 à 10 mètres utiles, nécessaires pour l'îlot refuge  
central.



Aménager un site propre  
2,5 m. cf fiche action.



# N614 Campagne d'Or REM-FEXO6 : esquisse

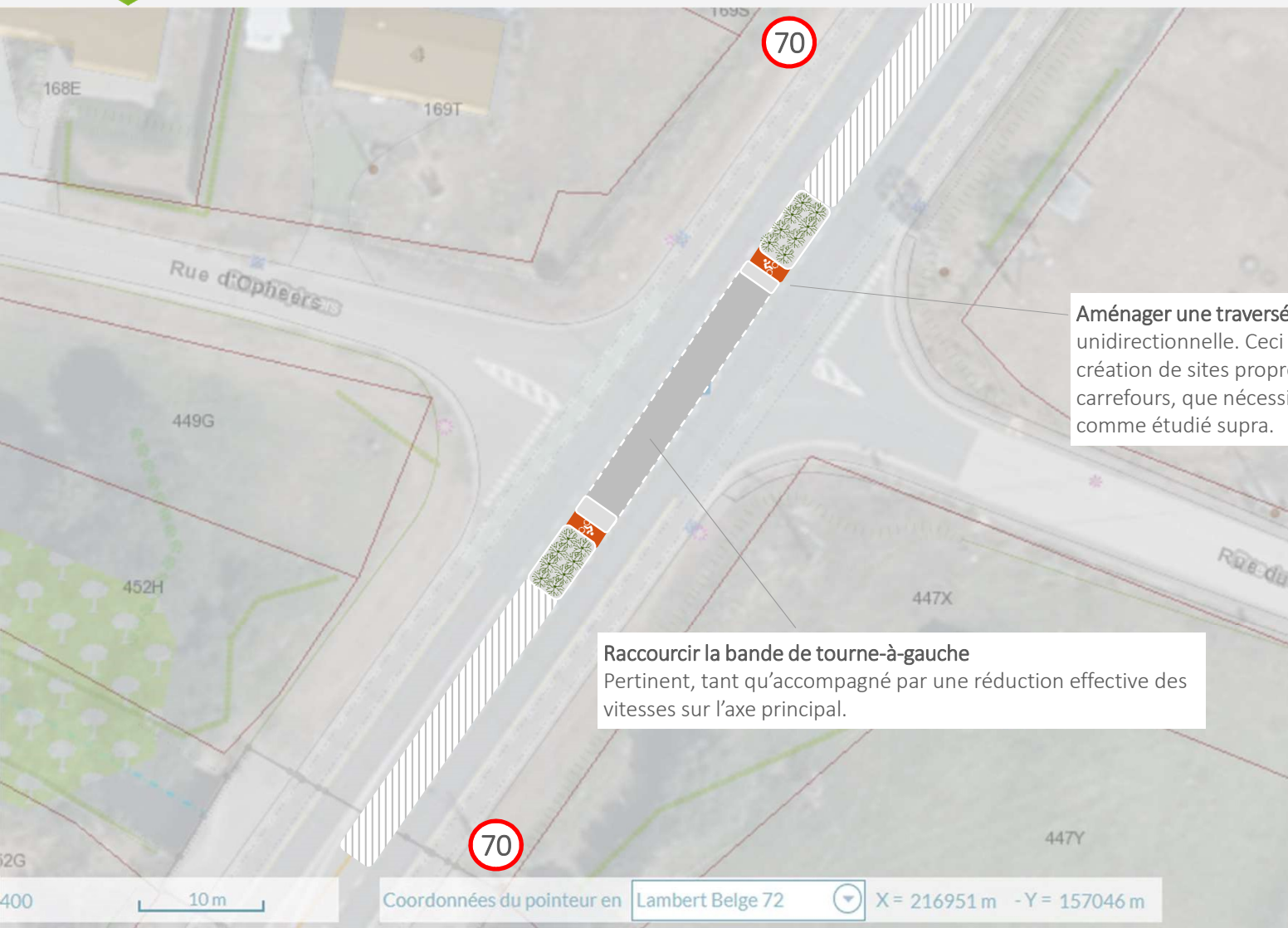


- Esquisse contenue dans l'emprise du domaine public existant
- Aménagement de zones d'attentes de part et d'autre pour traversée perpendiculaire (visibilité optimale)
- Pour le côté Est, deux variantes supplémentaires sont à explorer :
  - Variante 1 – piste bidirectionnelle à l'Est des arbres (nécessité d'acquisition d'emprise estimée à 45m<sup>2</sup>) – réalisation de soutènements et de fossés
  - Variante 2 – piste bidirectionnelle en haut ou milieu de talus (nécessite l'abattage de 2 arbres minimum)
- Elargissement de l'assiette sur une longueur de 45m (7.5m à 10m) pour aménagement traversée en 2 temps
- Rétrécissement des bandes de roulement sur 85m (40 + 5 + 40)
- Largeur de bande de roulement 3,20m (+30cm de filet d'eau – bande plate) – pourrait être réduite à 2,75m (+30cm)
- Largeur de l'îlot central 2,5m
- Marquage coloré rouge de 10m en approche traversée cyclable
- Nécessité déplacement 3 poteaux EP





# N69 Opheers - OREYE : stratégie



Aménager une traversée en 2 temps avec îlot refuge, unidirectionnelle. Ceci permet de sécuriser tout en limitant la création de sites propres larges sur accotement aux abords des carrefours, que nécessitent les traversées bidirectionnelles comme étudié supra.

Raccourcir la bande de tourne-à-gauche  
Pertinent, tant qu'accompagné par une réduction effective des vitesses sur l'axe principal.





## N69 Opheers - OREYE : esquisse



- Esquisse contenue dans emprises publiques existantes
- Marquage coloré rouge en approche des traversées cyclables (10m – 2m)
- De part et d'autre, élargissement de trottoirs pour guider les cyclistes vers les traversées cyclables depuis les voiries locales
- Restriction légère du débouché des voiries communales latérales
- Diminution de longueur de la bande tourne-à-gauche central (avec impact en termes de réduction des vitesses sur la voirie régionale)



# Fize-Fontaine – Verlainne : stratégie

Cette liaison de 4km de long entre Fize-Fontaine et Verlainne fait partie d'un projet plus vaste allant jusqu'à Moha pour rejoindre la Burdinale et le RAVeL notamment. Sur cette grande connexion « Ouest-Est », on retrouve des pôles d'emplois et commerciaux, en particulier à Villers-le-Bouillet.

Entre Fize et Verlainne, les véhicules motorisés empruntent le Croiselet et passent au-dessus de l'E42. Les cyclistes ne bénéficient pas de ce tracé le plus direct. Ils sont orientés vers un chemin réservé avec un haut niveau de sécurité. Ce détour d'environ 200m sera crédible uniquement si la liaison est attractive et continue.



La stratégie est la suivante :

- sécuriser le chaînon manquant de la **rue de Bodegnée**, jusqu'aux chemins réservés au nord de l'E42



- sécuriser le **Croiselet**, avant d'assurer la transition entre la séquence « séparée » et « mixte » à l'entrée de Verlainne



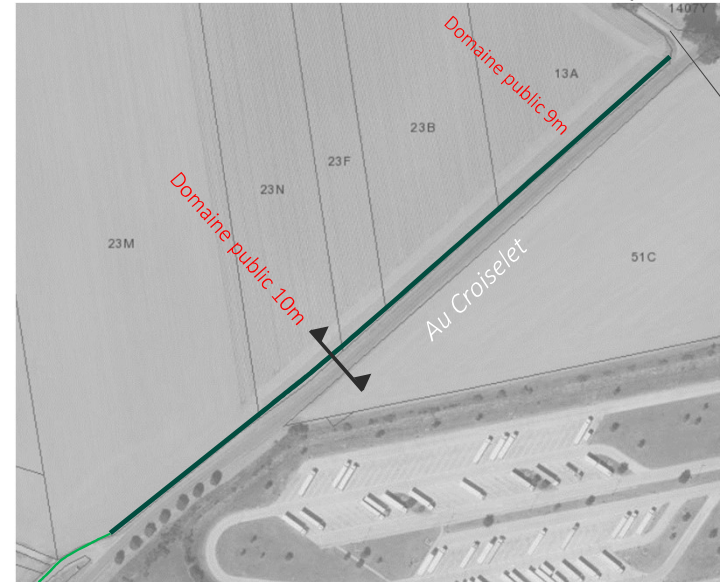
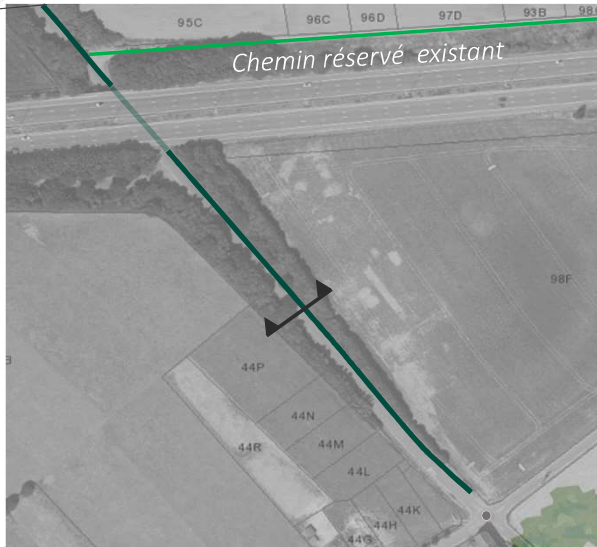


# Fize-Fontaine – Verlaine : action

[Cliquez pour découvrir les informations techniques et réglementaires du SPW](#)

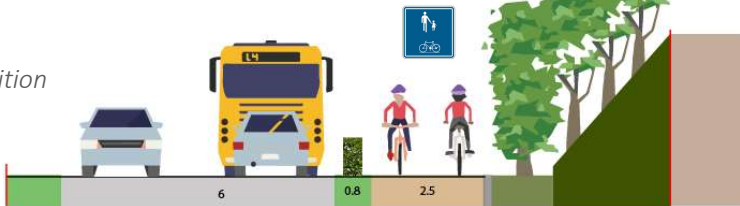


Sécuriser la traversée vers la rue du Bassin (chemin réservé vers Warnant).



Aménager une réinsertion dans la circulation Au carrefour avec le chemin des éoliennes. Abaissement de bordure et marquage suggéré. Possibilité de prolonger le site propre dans le cadre de l'urbanisation des parcelles côté gauche vers Verlaine.

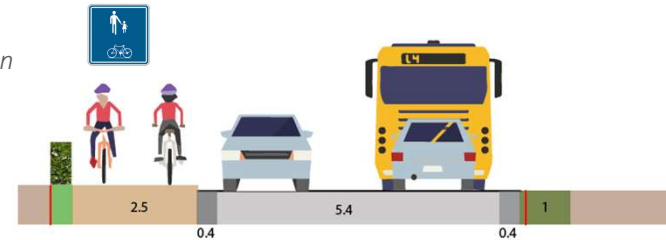
Proposition



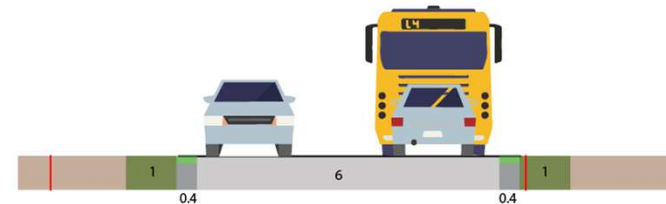
Actuel



Proposition



Actuel

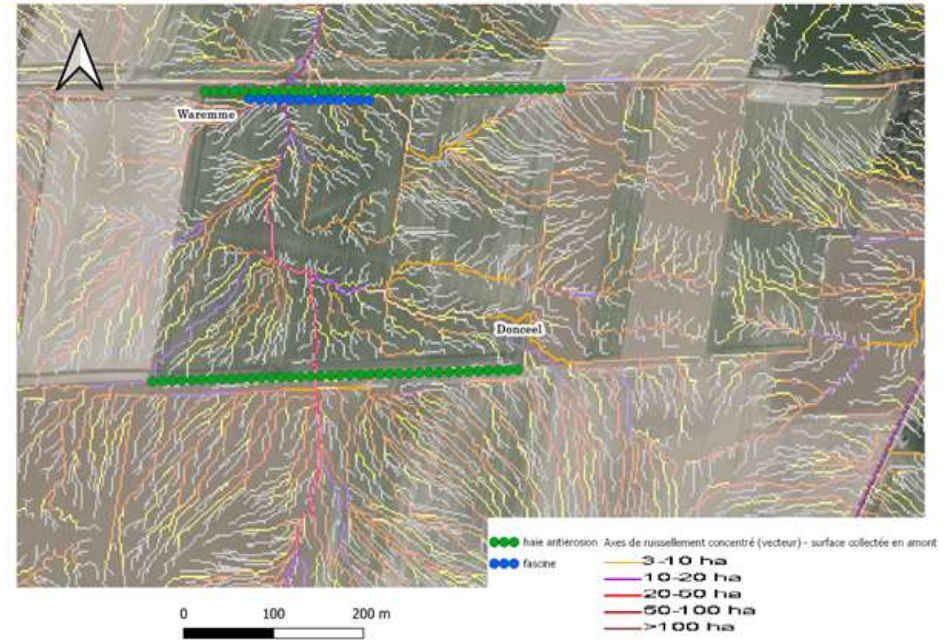
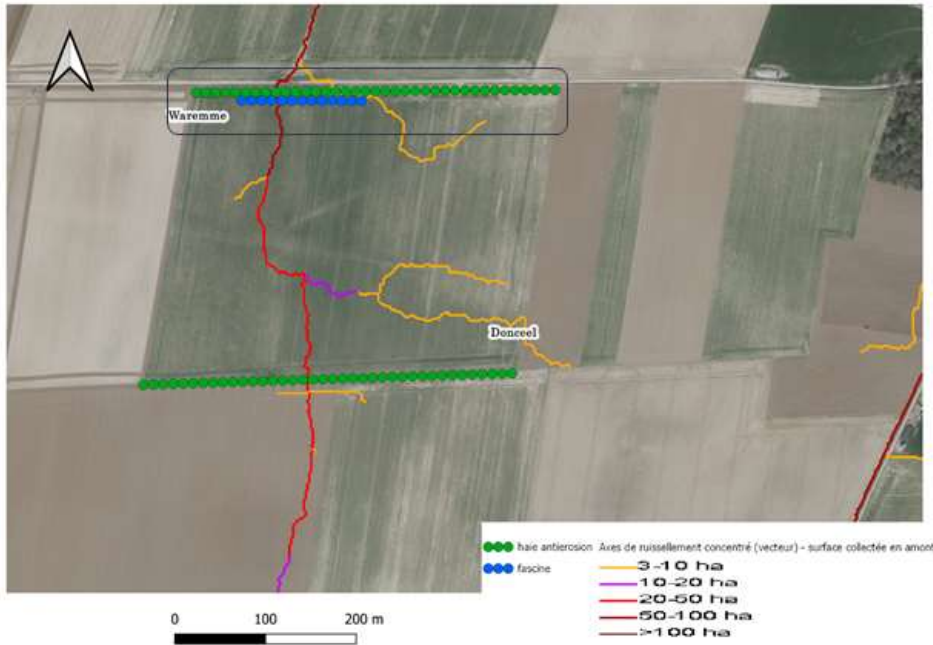


Propositions nécessitant d'être vérifiées sur base d'un levé topographique du géomètre





# Voiries communales – ruissellement



Waremme – chemin de Labia

Scénario minimal





# Voiries communales – ruissellement



**AVANT**



**APRES**







# Chemins réservés F99c



## Récemment installés, en projet, en discussion

### Verlaine

(rue de Haneffe (Seraing-le-Château)/rue Arduémont)



### Geer

(rue de Ligny)



### Berloz

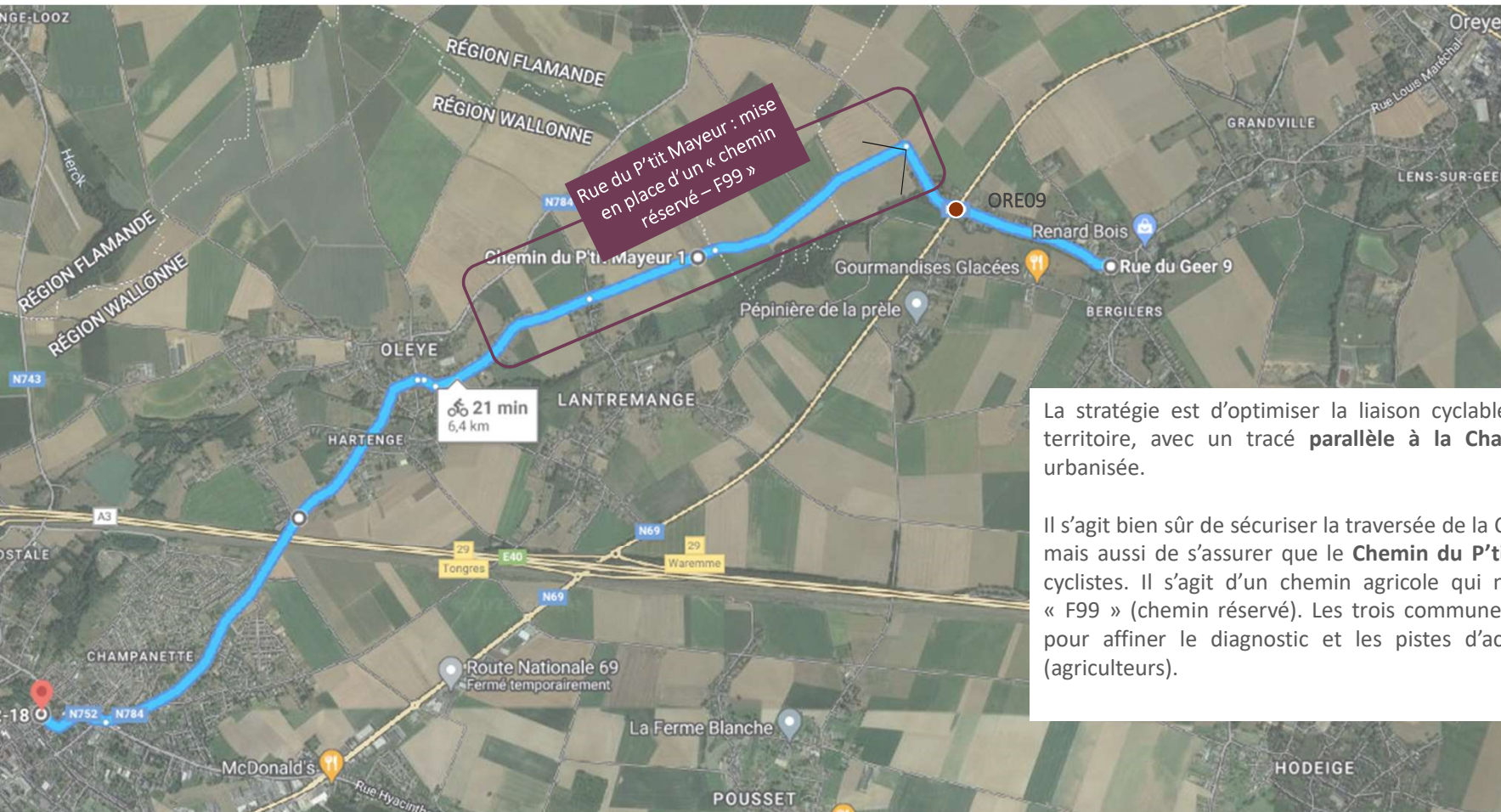
(Chemin des Hêtres/chaussée de Nivelles)







# Oreye – Waremme : stratégie



La stratégie est d'optimiser la liaison cyclable entre deux pôles importants du territoire, avec un tracé **parallèle à la Chaussée Romaine**, insécure et non urbanisée.

Il s'agit bien sûr de sécuriser la traversée de la Chaussée Romaine (cf.fiche ORE09), mais aussi de s'assurer que le **Chemin du P'tit Mayeur** répond aux besoins des cyclistes. Il s'agit d'un chemin agricole qui ne fait pas l'objet de signalisation « F99 » (chemin réservé). Les trois communes concernées doivent se concerter pour affiner le diagnostic et les pistes d'actions avec les acteurs concernés (agriculteurs).

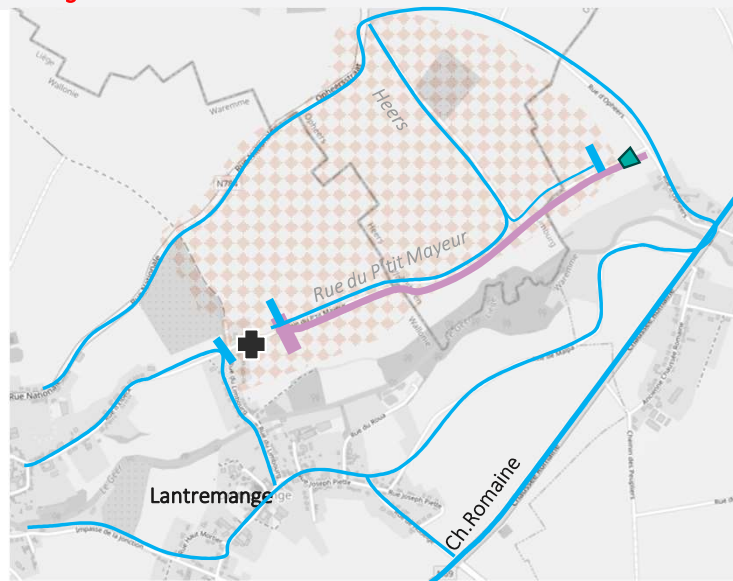
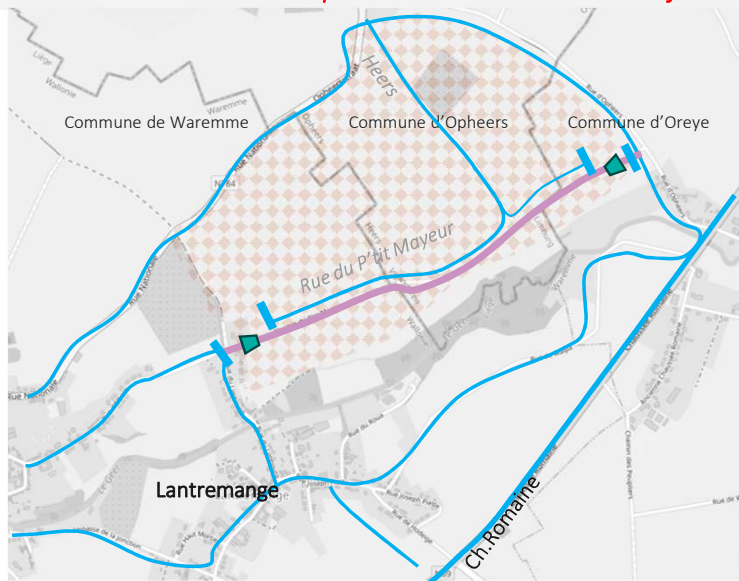


# Oreye – Waremme : action

Propositions nécessitant d'être vérifiées avec les agriculteurs concernés



Réseau cyclable  
GAL JSH  
2023



Sans issue voiture



Sans issue véhicule agricole



Scénario 1 : Filtre au trafic de voiture de part et d'autre

Scénario 2 : Coupure au trafic côté Ouest, filtre voiture côté Est

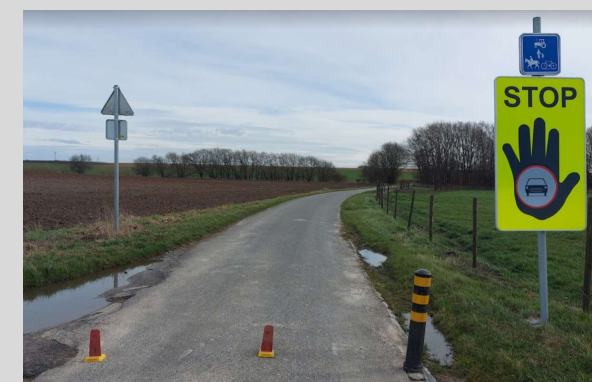
- Borne basse laissant passer les véhicules agricoles  
Hauteur sous bas de caisse > 27 cm pour passer  
L'accès des voitures est possible par le chemin agricole  
« Heers » sur la commune d'Opheers



- ⊕ Obstacles physiques empêchant le passage de  
véhicules sauf modes actifs. L'accès des véhicules  
agricoles au P'tit Mayeur est possible par Heers et la  
rue d'Opheers. Les voitures des agriculteurs passent  
également par l'Est.



Exemple de dispositif « soft » à Hannut



Réseau cyclable utilitaire du GAL JSH

# Perspectives - GAL Jesuishesbignon.be



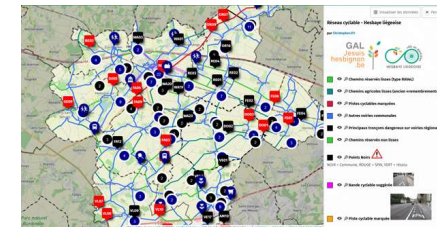
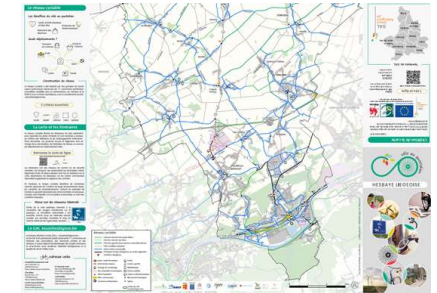
**ICEDD**





# Perspectives

1. Poursuivre la diffusion de la carte du réseau cyclable
2. Aménagements progressifs des voiries du réseau cyclable en fonction des projets communaux et régionaux (Fiches techniques/fiches actions proposés par l'étude + autres projets des communes)
3. Suivi de la mise à jour de la carte UMAP (types d'aménagements réalisés, résolution de points noirs, etc.)
4. Balisage : pose de signalétique aux carrefours stratégiques
5. Installation de stationnement vélo (centrale d'achat)
6. Travail sur les quartiers apaisés ("prête moi ta rue")
7. Echanges avec les communes/le SPW et accompagnement par le GAL





**ICEDD**

**Institut de Conseil et d'Etudes  
en Développement Durable**

4 Boulevard Frère Orban

B-5000 Namur

Tél : +32 81 250 480

[www.icedd.be](http://www.icedd.be)

[icedd@icedd.be](mailto:icedd@icedd.be)



Déchets et ressources naturelles



Climat et transition énergétique



Mobilité et territoire



Bâtiment et industrie durables