



Dossier thématique rédigé dans le cadre des Hesbiclubs Mobilité

Mobilité en Hesbaye

Quartiers apaisés : outils et dispositifs à destination des communes



Projet porté par le GAL Jesuishesbignon.be
et cofinancé par l'Union Européenne

Photos de couverture : de haut en bas, de gauche à droite :

- Zone de rencontre à Waremmme
- Pots de fleurs pour garantir le caractère piétonnier d'une partie de place à Amay
- Zone cyclable à Hannut
- Exemple de rue scolaire avec aménagement pérenne

Couverture mise en page par Arno Polet

Table des matières

Glossaire	3
Introduction générale	5
Partie I – Outils de diagnostic	6
Introduction aux fiches diagnostic	6
FICHE D1 – COMPTAGES DE TRAFIC.....	7
FICHE D2 – ANALYSE DU TRAFIC DE TRANSIT	9
FICHE D3 – MESURE DES VITESSES	11
FICHE D4 – ÉTUDE DE STATIONNEMENT.....	13
FICHE D5 – AUDIT PIÉTON ET PMR.....	16
FICHE D6 – ENQUÊTE HABITANTS	18
Partie II – Outils et dispositifs d’apaisement	20
Introduction aux fiches outils	20
FICHE 1 – PLAN DE CIRCULATION	23
FICHE 1bis – CIRCULATION LOCALE ET FILTRE MODAL.....	25
FICHE 2 – LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES.....	28
FICHE 3 – ZONE CYCLABLE	32
FICHE 4 – ZONE PIÉTONNE	34
FICHE 5 – ZONE 30.....	37
FICHE 6 – ZONE RÉSIDENTIELLE	39
FICHE 7 – ZONE DE RENCONTRE	42
Comparaison entre zone 30, zone résidentielle, zone de rencontre.....	46
FICHE 8 – RUE SCOLAIRE	49
FICHE 9 – RUE À JEU	51
FICHE 10 – LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE	53
FICHE 11 – LE STATIONNEMENT VÉLO.....	55
FICHE 12 – LA PRISE EN COMPTE DES PMR DANS L’ESPACE PUBLIC	57
Conclusion	59
Par où commencer ? Checklist en dix étapes	59
Tableau de synthèse des outils.....	60
Quel outil pour quel problème ?	61
Quel diagnostic avant quel outil ?.....	62
L’action pilote « <i>Prête-moi ta rue</i> »	63

Glossaire

Terme	Définition
ANPR	Automatic Number Plate Recognition — reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation. Technologie utilisée pour contrôler par caméra l'accès à un secteur réglementé, avec liste d'exceptions.
CeM	Conseiller(s) en Mobilité — agents formés (SPW) pour accompagner les communes dans leurs projets de mobilité.
CeMaphore	Bulletin de liaison des Conseillers en Mobilité, publié par le SPW.
CeMatelier	Publications du SPW Mobilité et Infrastructures restituant les ateliers thématiques organisés à destination des Conseillers en Mobilité.
CeMathèque	Collection de fascicules thématiques publiés par le SPW Mobilité et Infrastructures à destination des Conseillers en Mobilité.
FCD	Floating Car Data — données de géolocalisation GPS anonymisées issues de véhicules en circulation, utilisées pour analyser les flux de trafic.
Filtre modal	Dispositif physique ou réglementaire empêchant le passage des véhicules motorisés tout en laissant passer piétons et cyclistes, utilisé pour couper un itinéraire de transit.
GAL	Groupe d'Action Locale — structure de développement territorial rural cofinancée par l'Union européenne (ici, Jesuishesbignon.be).
Mobipôle	Point d'échange aménagé pour faciliter le passage d'un mode de déplacement à un autre (transport public, vélo, voiture partagée, covoiturage). Hiérarchisés par niveau dans la Stratégie régionale de mobilité wallonne.
O-D (enquête)	Enquête Origine-Destination — méthode consistant à relever les entrées/sorties d'un secteur (souvent par plaques d'immatriculation) pour identifier l'origine et la destination des déplacements.
PCM	Plan Communal de Mobilité — document stratégique communal définissant les objectifs et actions en matière de mobilité.
PL	Poids Lourd.
PMR	Personne à Mobilité Réduite — personne rencontrant, de façon permanente ou temporaire, une difficulté de déplacement (handicap, âge, blessure, poussette, etc.).
Sécurothèque	Base documentaire du SPW Mobilité consacrée à la sécurité routière et aux aménagements de voirie.
SPW	Service Public de Wallonie.
SUL	Sens Unique Limité : sens unique ouvert aux cyclistes dans les deux sens (voir introduction de la partie II).

Terme	Définition
TJM / TJOM	Trafic Journalier Moyen / Trafic Journalier d'un jour Ouvrable Moyen — nombre moyen de véhicules circulant sur une voirie en 24h.
Urbanisme tactique	Démarche d'aménagement reposant sur des interventions temporaires, réversibles et peu coûteuses, permettant de tester un usage avant une éventuelle pérennisation.
uv	Unité de Véhicule — unité de comptage normalisée permettant d'agréger différents types de véhicules (1 PL = 2 uv, 1 VP = 1 uv, 1 2R = 0,5 uv).
V85	Vitesse (en km/h) respectée par 85 % des conducteurs sur un tronçon donné ; indicateur de référence pour évaluer les vitesses réellement pratiquées.
VP	Véhicule Particulier.
2R	Deux-Roues (motorisé).

Introduction générale

Les quartiers apaisés occupent aujourd'hui une place croissante dans les politiques locales de mobilité et d'aménagement du territoire. Qu'il s'agisse d'améliorer la sécurité routière, de favoriser les déplacements à pied et à vélo, de renforcer la convivialité des centres de villages ou encore de limiter les nuisances liées au trafic de transit, les communes disposent d'un large éventail d'outils et de dispositifs.

Le présent recueil a pour objectif de proposer une information synthétique et directement mobilisable par les élus, agents communaux et conseillers en mobilité. Chaque fiche tient volontairement sur un format court et vise à fournir les éléments essentiels pour comprendre un outil, identifier les situations dans lesquelles il est pertinent et orienter les premières réflexions.

Ces fiches ne se substituent toutefois pas à la documentation de référence. Pour approfondir un sujet, le lecteur est invité à consulter notamment les publications de la CeMathèque, du CeMaphore et de la Sécurothèque, les formations des Conseillers en Mobilité, la documentation du SPW Mobilité et Infrastructures ainsi que les documents stratégiques locaux tels que les Plans Communaux de Mobilité ou les documents d'orientation territoriale.

Deux types de fiches sont proposés. Les fiches « Diagnostic » présentent des outils permettant d'analyser une situation et d'objectiver les problématiques rencontrées. Les autres fiches décrivent des dispositifs, régimes de circulation ou leviers d'aménagement pouvant être mobilisés pour répondre aux enjeux identifiés.

Ce document a été réalisé dans le cadre du quatrième Hesbiclub Mobilité consacré aux quartiers apaisés. Cet événement de réseautage réunit les communes et acteurs locaux du territoire du GAL Jesuishesbignon.be autour d'échanges d'expériences, de retours de terrain et de bonnes pratiques en matière de mobilité.

Le Hesbiclub s'inscrit également dans le prolongement de l'action pilote « Prête-moi ta rue », portée par le GAL. Cette initiative vise à accompagner la mise en place d'aménagements temporaires permettant d'expérimenter de nouvelles formes d'occupation de l'espace public à l'échelle d'une rue, d'une place ou d'un quartier, avant d'envisager d'éventuelles transformations plus pérennes.

Partie I – Outils de diagnostic

Introduction aux fiches diagnostic

Avant de choisir un outil ou un aménagement, il est indispensable de comprendre la situation existante. Les perceptions des habitants, des élus ou des usagers constituent une information précieuse, mais elles gagnent à être complétées par des données objectives.

Les fiches diagnostic présentent plusieurs outils permettant d'analyser le fonctionnement d'une rue, d'un quartier ou d'un centre de village. Comptages de trafic, mesures de vitesse, étude de stationnement, audit piéton ou enquête auprès des habitants contribuent chacun à éclairer une facette particulière de la réalité. Utilisés seuls ou de manière complémentaire, ils permettent d'identifier les problèmes, de hiérarchiser les priorités et de sélectionner les mesures les plus adaptées au contexte local.

Dans une logique de quartiers apaisés, le diagnostic constitue souvent la première étape d'une démarche cohérente et partagée.

FICHE D1 – COMPTAGES DE TRAFIC

Définition

Les comptages de trafic permettent de mesurer les volumes de circulation sur une voirie ainsi que leur évolution dans le temps. Ils constituent l'un des outils de diagnostic les plus utilisés en mobilité et permettent d'objectiver les perceptions des usagers, des riverains ou des élus [1].

Pourquoi réaliser ce diagnostic ?

Les comptages permettent de quantifier le trafic circulant sur une voirie, d'identifier les périodes de pointe et de comparer différentes rues ou itinéraires. Ils sont particulièrement utiles dans le cadre d'un plan de circulation, d'une réflexion sur le trafic de transit ou d'un projet d'apaisement de la circulation [1].

Comment collecter les données ?

Les comptages automatiques constituent généralement la méthode la plus simple. Ils sont réalisés à l'aide de tubes pneumatiques placés temporairement sur la chaussée. Ces dispositifs enregistrent en continu le nombre de véhicules et permettent souvent de mesurer également les vitesses pratiquées [1].

Les comptages manuels restent utiles aux carrefours pour analyser les mouvements tournants ou comptabiliser les cyclistes et les piétons lorsque ces informations sont nécessaires [1].

Pour obtenir des résultats représentatifs, il est recommandé de réaliser les mesures sur plusieurs jours consécutifs et d'éviter les périodes atypiques telles que les vacances scolaires, les travaux importants ou les événements exceptionnels [1].

Résultats à analyser

- **Trafic journalier moyen (TJM ou TJOM)** : nombre moyen de véhicules circulant sur une journée.
- **Heures de pointe** : périodes où la circulation est la plus importante.
- **Répartition directionnelle** : répartition des flux selon leur sens de circulation.
- **Répartition par catégories** : part respective des voitures, poids lourds, bus, cyclistes ou autres usagers.
- **Variations journalières** : comparaison entre jours ouvrables et week-end.

À privilégier pour

- Plan de circulation.
- Circulation locale uniquement.
- Zone 30.
- Rue scolaire.
- Évaluation avant/après aménagement.

Coût et moyens nécessaires

Facilement réalisable par une commune ou un acteur supra-communal

- Comptages manuels.
- Tubes pneumatiques lorsque le matériel est disponible en interne ou auprès d'une structure supracommunale.

Généralement confié à un bureau d'études

- Campagnes de comptages à grande échelle.
- Comptages vidéo automatisés.
- Analyses complexes intégrées à une étude de circulation.

Points d'attention

- Vérifier la représentativité de la période de mesure.
- Interpréter les résultats en fonction de la fonction de la voirie.
- Compléter l'analyse par des mesures de vitesse ou de transit lorsque nécessaire.

Difficulté de mise en œuvre : niveau 1/3 (facile)

Références bibliographiques

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5a La route, chapitre 3.5 « Les outils pour faire un diagnostic quantitatif ».

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5a La route, diagnostic de la situation actuelle et structure du trafic.

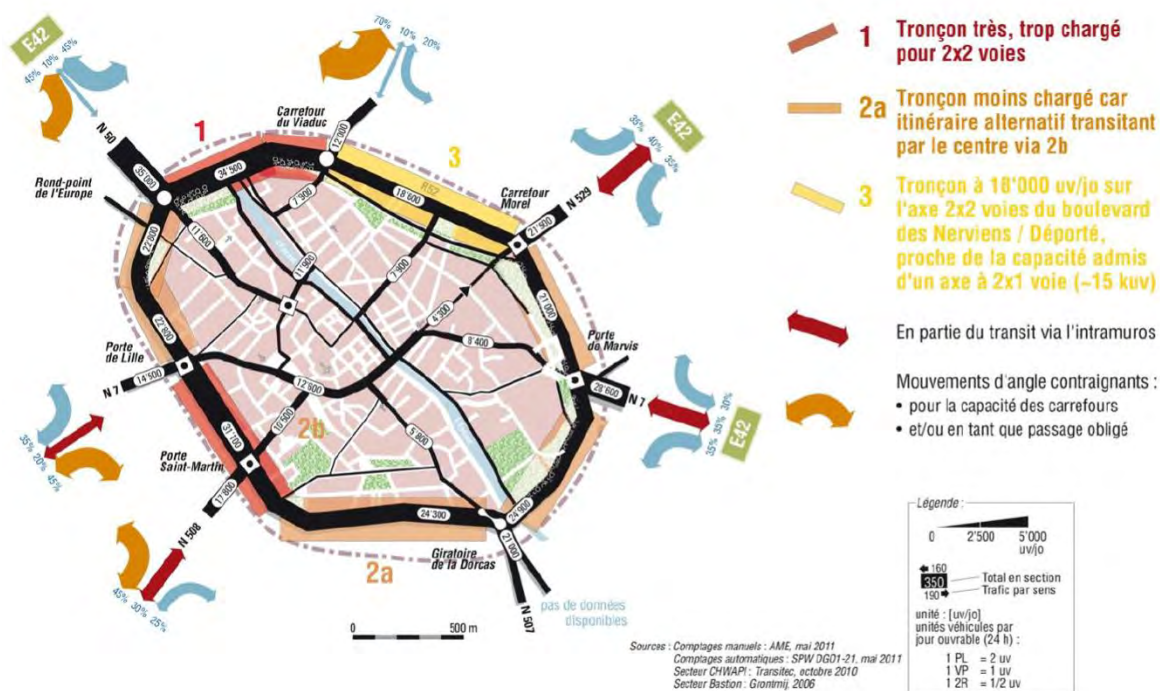


FIGURE 1 - CHARGES DE TRAFIC JOURNALIÈRES, ÉCARTEMENT DES FLUX ET CAPACITÉS UTILISÉES EN SECTION – CAS DE TOURNAI, 2011 [2]

Commentaire :

Le diagramme d'écoulement sert avant tout à objectiver les volumes de trafic et leur répartition sur le réseau. Ces volumes doivent ensuite être comparés à la capacité des voiries et des carrefours afin d'identifier les points de saturation. Ce diagnostic constitue la base pour élaborer un plan de circulation visant à mieux hiérarchiser le réseau, canaliser le trafic de transit et améliorer le fonctionnement global des déplacements.

FICHE D2 – ANALYSE DU TRAFIC DE TRANSIT

Définition

Le trafic de transit correspond aux véhicules qui traversent une rue, un quartier ou une commune sans y avoir d'origine ni de destination. Son identification est souvent indispensable avant de mettre en œuvre un plan de circulation ou une mesure de circulation locale [1].

Pourquoi réaliser ce diagnostic ?

La perception du trafic de transit est fréquente mais n'est pas toujours confirmée par les données. Une analyse spécifique permet de distinguer les déplacements locaux des déplacements de passage et d'objectiver les problèmes rencontrés [1].

Ce diagnostic permet également d'anticiper les reports de circulation vers d'autres voiries avant toute modification du réseau [2].

Comment collecter les données ?

Une première approche consiste à observer le fonctionnement du quartier et les principaux itinéraires empruntés. Cette méthode permet d'identifier les axes susceptibles d'attirer du trafic de transit.

Une analyse plus précise peut être réalisée à l'aide d'enquêtes origine-destination. Celles-ci consistent à relever les passages observés aux principales entrées et sorties d'un secteur (par relevé des plaques d'immatriculation) afin d'identifier les véhicules qui le traversent [1].

Des données GPS anonymisées (Floating Car Data) peuvent également être exploitées. Ces données sont généralement fournies par un bureau d'études ou par des opérateurs spécialisés (TomTom Move, HERE Technologies, etc.). Elles permettent de produire des matrices origine-destination, d'identifier les principaux itinéraires empruntés et d'estimer la part du trafic de transit. Lors de la commande, il est recommandé de demander l'identification des flux de transit, leurs origines et destinations principales, les heures concernées ainsi que les itinéraires empruntés [3].

Résultats à analyser

- **Part du trafic de transit** : proportion de véhicules traversant le secteur sans destination locale.
- **Origines et destinations principales** : secteurs générant les flux observés.
- **Heures de transit** : périodes où le phénomène est le plus marqué.
- **Itinéraires empruntés** : rues utilisées comme raccourci ou itinéraire alternatif.
- **Reports potentiels** : voiries susceptibles d'accueillir une partie du trafic en cas de modification de circulation.

À privilégier pour

- Circulation locale uniquement.
- Filtre modal.
- Plan de circulation.
- Zone cyclable.
- Quartier soumis à un trafic de transit important.

Coût et moyens nécessaires

Facilement réalisable par une commune ou un acteur supra-communal

- Observations de terrain.
- Analyse du fonctionnement du réseau local.

Généralement confié à un bureau d'études

- Enquêtes origine-destination.
- Analyse de données GPS anonymisées (TomTom Move, HERE, FLOWcheck ou équivalent).
- Analyse des reports de circulation.

Points d'attention

- Un trafic important n'est pas nécessairement du trafic de transit.
- Analyser le phénomène à l'échelle du quartier ou du réseau et non d'une seule rue.
- Évaluer les reports potentiels avant toute mesure de restriction de circulation.

Difficulté de mise en œuvre : niveau 1/3 pour une première approche qualitative, 3/3 pour une analyse quantitative fine

Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5a La route, enquêtes origine-destination et analyse de la structure du trafic.

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5a La route, diagnostic de la situation actuelle et structure du trafic.

[3] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5a La route, exemples d'enquêtes origine-destination et utilisation de FLOWcheck.



FIGURE 2 - CARTE ILLUSTRANT LES FLUX DE TRANSFERT, LA CHARGE DE TRAFIC, LA PART DE TRANSIT [3]

Commentaire :

Cette carte met en évidence les principaux flux de transit traversant le secteur. Elle permet de distinguer le trafic local du trafic de transit et d'identifier les voiries les plus concernées. Ce diagnostic oriente les choix d'un plan de circulation afin de limiter le transit dans les quartiers tout en maintenant leur accessibilité.

FICHE D3 – MESURE DES VITESSES

Définition

Les mesures de vitesse permettent d'évaluer les vitesses réellement pratiquées par les conducteurs sur une voirie. Elles constituent un complément indispensable aux comptages de trafic et permettent de vérifier l'adéquation entre le comportement des usagers, la réglementation et l'aménagement de la rue [1].

Pourquoi réaliser ce diagnostic ?

Les plaintes relatives à la vitesse sont fréquentes, mais le ressenti ne reflète pas toujours la réalité. Une campagne de mesure permet d'objectiver la situation et d'identifier les éventuels problèmes de sécurité.

Ce diagnostic est particulièrement utile dans le cadre d'une zone 30, d'une rue scolaire, d'une zone résidentielle ou d'un projet de modération de la circulation [1].

Comment collecter les données ?

Les vitesses peuvent être mesurées à l'aide de radars pédagogiques, de tubes pneumatiques ou d'appareils de comptage spécialisés. Les mesures sont idéalement réalisées sur plusieurs jours consécutifs afin de tenir compte des variations de trafic.

Les radars pédagogiques constituent souvent une solution simple et accessible pour les communes. Les tubes pneumatiques permettent quant à eux de mesurer simultanément les volumes de circulation et les vitesses pratiquées.

Résultats à analyser

- **Vitesse moyenne** : vitesse moyenne pratiquée par les conducteurs.
- **V85** : vitesse respectée par 85 % des conducteurs. Cet indicateur est largement utilisé pour évaluer le comportement global des usagers.
- **Vitesse maximale observée** : permet d'identifier certains comportements excessifs mais ne doit pas être analysée isolément.
- **Répartition des vitesses** : proportion de conducteurs respectant ou dépassant la vitesse autorisée.

À privilégier pour

- Zone 30.
- Rue scolaire.
- Zone résidentielle.
- Zone de rencontre.
- Voirie faisant l'objet de plaintes récurrentes liées à la vitesse.

Coût et moyens nécessaires

Facilement réalisable par une commune ou un acteur supra-communal

- Radar pédagogique.
- Tubes pneumatiques lorsque le matériel est disponible.

Généralement confié à un bureau d'études

- Campagnes de mesure à grande échelle.
- Analyses croisées intégrant trafic, vitesse et sécurité routière.

Points d'attention

- Une vitesse moyenne faible peut masquer un nombre important d'excès de vitesse. L'analyse du V85 est généralement plus pertinente.
- Les résultats doivent être interprétés en lien avec la configuration de la voirie, la présence de piétons ou de cyclistes et les fonctions exercées par la rue.
- Les mesures doivent être réalisées en dehors de situations exceptionnelles susceptibles d'influencer les comportements.

Difficulté de mise en œuvre : niveau 1/3 (facile)

Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5a La route, diagnostic de la situation actuelle et modération des vitesses.

[2] CeMathèque n°19 – Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre.

[3] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5a La route, intérêts de la modération des vitesses et sécurité routière.

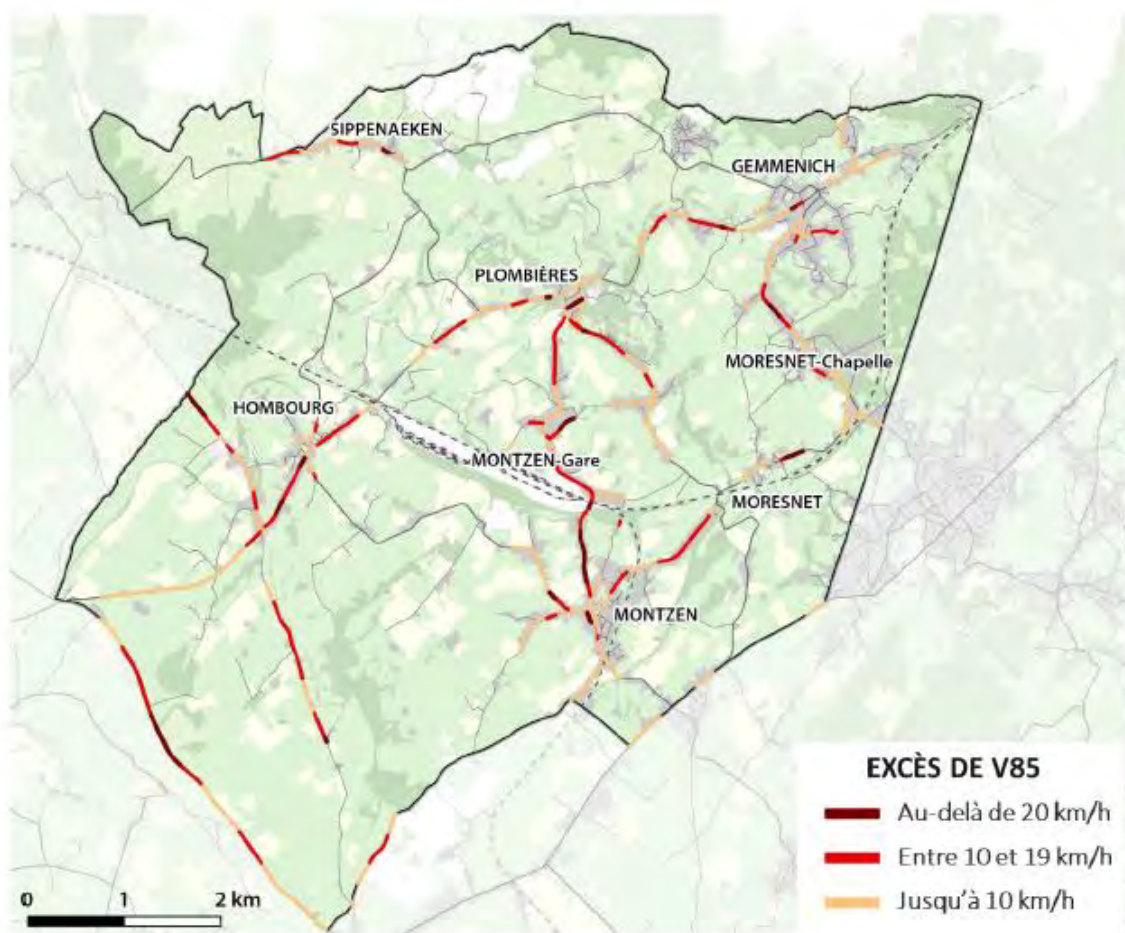


FIGURE 3 - EXEMPLE DE CARTE ILLUSTRANT LES V85 SUR PLUSIEURS ENTITÉS, NOTAMMENT LES EXCÈS DE VITESSE [1]

FICHE D4 – ÉTUDE DE STATIONNEMENT

Définition

L'étude de stationnement vise à analyser l'offre disponible et la manière dont elle est utilisée. Elle permet de comprendre qui stationne, où, quand et pendant combien de temps afin d'objectiver les besoins réels avant toute modification de l'espace public ou de la réglementation [1].

Pourquoi réaliser ce diagnostic ?

Le stationnement constitue souvent un sujet sensible. Pourtant, un manque de places perçu ne correspond pas nécessairement à un manque de capacité. Les difficultés rencontrées sont parfois liées à une occupation inadéquate des emplacements disponibles ou à une mauvaise répartition des usagers [1].

Une étude de stationnement permet d'orienter les décisions en matière de gestion du stationnement, de réaménagement de l'espace public ou de développement des modes alternatifs à la voiture.

Comment collecter les données ?

L'étude débute par un inventaire de l'offre existante : nombre de places, localisation, réglementation, stationnement PMR, stationnement vélo ou zones de livraison [1].

L'occupation des places est ensuite relevée à plusieurs moments de la journée. Des passages répétés permettent d'évaluer le taux d'occupation et la rotation des véhicules. Le choix du pas de mesure (par exemple toutes les heures) influence fortement la qualité des résultats [1].

Lorsque cela est nécessaire, les véhicules observés peuvent être suivis dans le temps afin d'identifier les différentes catégories d'usagers : riverains, navetteurs, clients, visiteurs ou employés [1].

Résultats à analyser

- **Taux d'occupation** : proportion de places occupées à un moment donné.
- **Taux de rotation** : nombre de véhicules utilisant une même place sur une période donnée.
- **Durée de stationnement** : temps moyen d'occupation des places.
- **Structure des usagers** : part respective des riverains, navetteurs, visiteurs ou clients.
- **Répartition spatiale** : identification des secteurs sous pression ou sous-utilisés.

À privilégier pour

- Réorganisation du stationnement.
- Suppression ou création de places.
- Requalification d'un centre-ville ou d'un centre de village.
- Abords de gare ou d'équipements générateurs de déplacements.
- Mise en place d'une politique de stationnement.

Coût et moyens nécessaires

Facilement réalisable par une commune ou un acteur supra-communal

- Inventaire de l'offre de stationnement.
- Relevés d'occupation.

- Enquêtes simples de rotation.

Généralement confié à un bureau d'études

- Études à l'échelle d'un centre-ville ou d'une commune.
- Analyse détaillée de la structure des usagers.
- Élaboration d'une stratégie globale de stationnement.

Points d'attention

- Un taux d'occupation élevé n'indique pas nécessairement un manque de places. Il peut révéler un problème de gestion ou de rotation.
- Les relevés doivent être réalisés à différents moments de la journée et, si possible, sur plusieurs jours.
- Le stationnement doit être analysé en lien avec les autres objectifs de mobilité, de qualité de l'espace public et de développement des modes actifs [1].

Difficulté de mise en œuvre : niveau 2/3 (moyen)

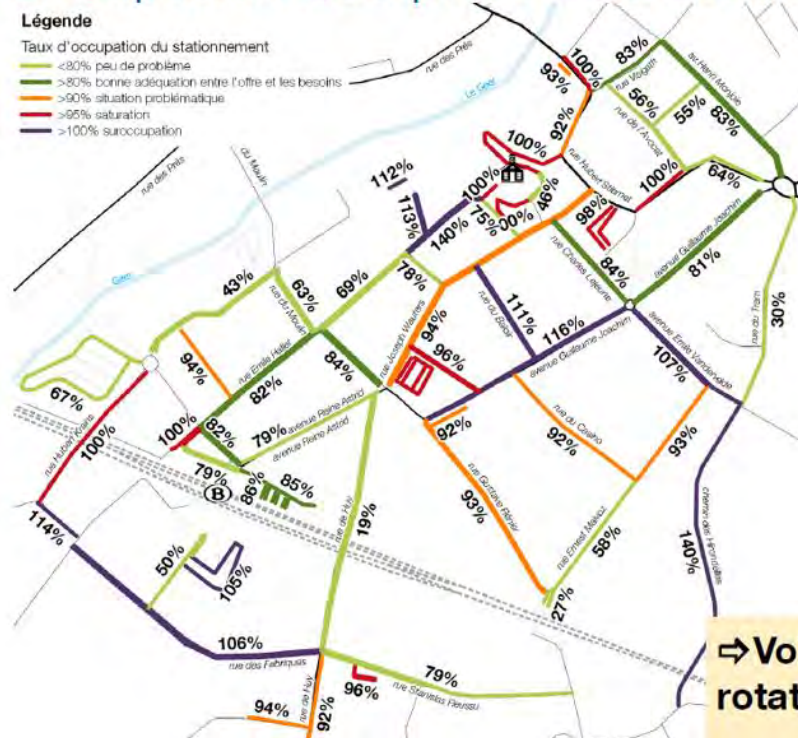
Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 6P Le stationnement, chapitres « Offre en stationnement », « Demande en stationnement » et « Éléments de diagnostic ».

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 6P Le stationnement, enquêtes de rotation, structure des usagers et interprétation des taux d'occupation.

[3] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 6P Le stationnement, le stationnement au service d'une politique de déplacements.

Occupation des places de stationnement à 10h30



Une sur-occupation de l'axe commerçant Astrid-Albert-Wauters en journée, **ne garantissant pas aux clients des commerces et services d'y trouver facilement une place de parking.**

⇒ Voir les résultats des enquêtes rotation au chapitre suivant.

FIGURE 4 - TAUX D'OCCUPATION DU STATIONNEMENT (SOURCE : ÉTUDE SUR WAREME).

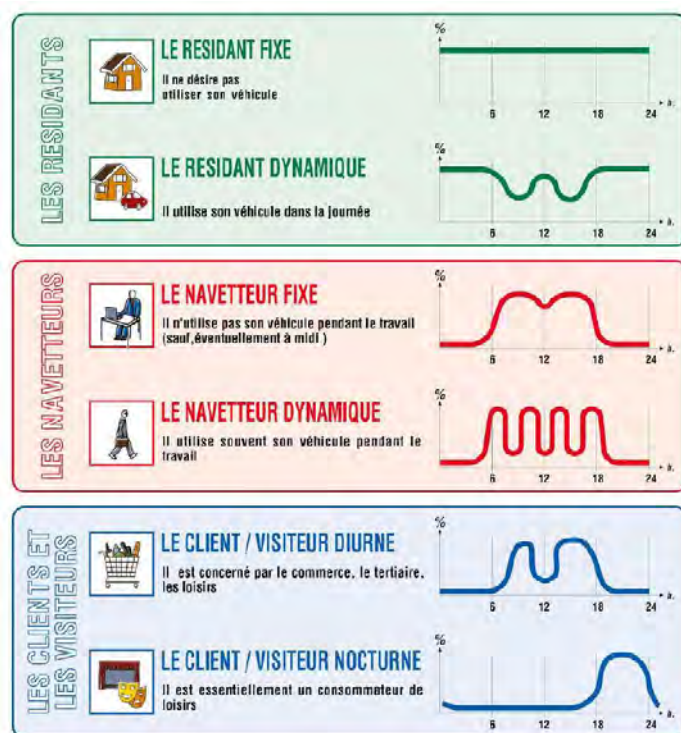


FIGURE 5 - TYPE DE STATIONNEMENT [1]

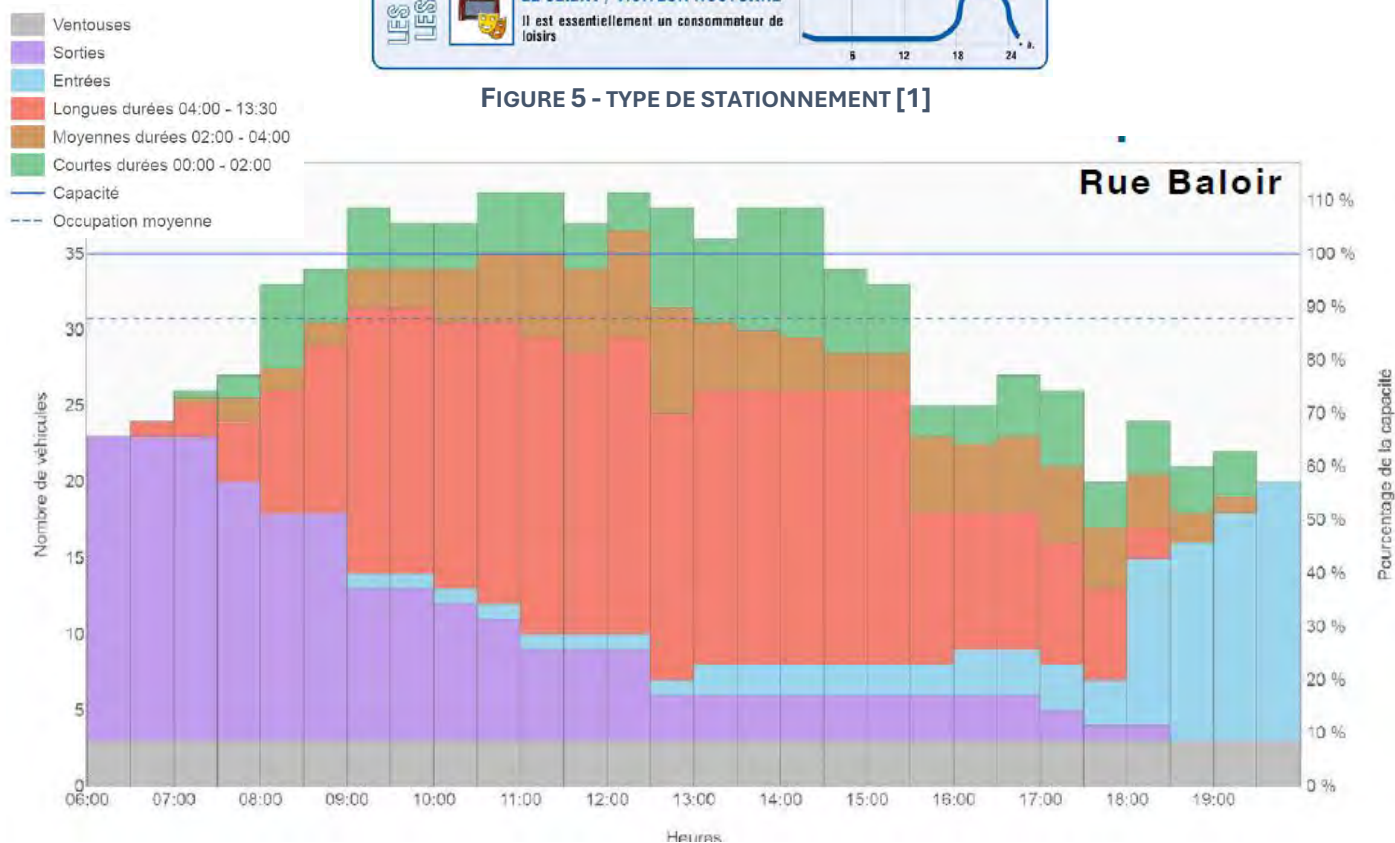


FIGURE 6 - DIAGRAMME D'OCCUPATION SUITE À ENQUÊTE DE ROTATION PAR RELEVÉ DE PLAQUE (SOURCE : ÉTUDE SUR WAREMME)

Commentaire :

- Part prédominante en occupation des usagers de longues et moyennes durées ;
- Une saturation de la rue Balloir, avec 10 véhicules stationnés hors case (donc cela dépasse les 100%) ;
- Un stationnement riverain important (entre 50 % et 60 %), assorti de difficultés pour se garer devant leur domicile s'ils rentrent avant 16 h.

FICHE D5 – AUDIT PIÉTON ET PMR

Définition

L'audit piéton et PMR consiste à évaluer la qualité, le confort et l'accessibilité des cheminements piétons. Il permet d'identifier les obstacles rencontrés par les piétons et les personnes à mobilité réduite (PMR) afin de prioriser les interventions [1].

Pourquoi réaliser ce diagnostic ?

Nous sommes tous piétons à un moment de notre déplacement. Pourtant, de nombreux obstacles peuvent limiter l'accessibilité et le confort des cheminements : trottoirs trop étroits, traversées difficiles, obstacles, revêtements dégradés ou manque de continuité des itinéraires [1].

L'audit permet d'identifier ces difficultés et de construire un programme d'amélioration cohérent, en faveur de tous les usagers, et plus particulièrement des personnes âgées, des enfants et des PMR.

Comment collecter les données ?

L'audit repose principalement sur des observations de terrain réalisées à pied. Une grille d'analyse simple permet de vérifier la continuité des cheminements, la largeur utile des trottoirs, la qualité des revêtements, les traversées piétonnes, l'éclairage, le mobilier urbain et la présence d'obstacles [1].

Une attention particulière doit être portée aux itinéraires menant vers les écoles, les commerces, les arrêts de transport en commun, les services publics et les établissements de soins.

Lorsque cela est possible, il est recommandé d'associer des personnes à mobilité réduite ou des associations spécialisées afin d'identifier des difficultés parfois peu visibles pour les autres usagers.

Résultats à analyser

- **Continuité des cheminements** : existence d'un itinéraire accessible sans interruption.
- **Largeur utile** : espace réellement disponible pour circuler.
- **Traversées piétonnes** : accessibilité, visibilité et sécurité des traversées.
- **Obstacles** : mobilier, poteaux, véhicules ou végétation gênant le passage.
- **Accessibilité PMR** : abaissements de bordure, revêtements, ressauts et cheminements adaptés.

À privilégier pour

- Réaménagement d'espace public.
- Mise en accessibilité PMR.
- Rue scolaire.
- Zone de rencontre.
- Zone piétonne.
- Élaboration d'un plan piéton.

Coût et moyens nécessaires

Facilement réalisable par une commune ou un acteur supra-communal

- Audit de terrain.
- Relevé photographique.
- Cartographie des obstacles et des points noirs.

Généralement confié à un bureau d'études

- Diagnostic à l'échelle d'une commune ou d'un centre-ville.
- Élaboration d'un plan piéton.
- Études d'accessibilité complexes.

Points d'attention

- Privilégier les itinéraires les plus fréquentés plutôt qu'une approche uniquement ponctuelle.
- Vérifier la continuité complète d'un trajet et non uniquement certains aménagements isolés.
- Associer les PMR et les usagers concernés lorsque cela est possible.
- Compléter les observations par des relevés photographiques géolocalisés afin de faciliter le suivi des interventions.

Difficulté de mise en œuvre : niveau 1/3 (facile)

Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 Modes actifs (Piétons), chapitre « Réaliser un diagnostic » dans le cadre d'un plan piéton.

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 Modes actifs (Piétons), principes de mise en accessibilité et de qualité des cheminements piétons.

[3] Guide régional d'urbanisme – Accessibilité des espaces publics.

[4] Access-i – Recommandations relatives à l'accessibilité universelle.



La certification Access-i

Vous souhaitez **valoriser** un lieu/événement/circuit/activité en mettant en avant son **niveau d'accessibilité** ?

Vous pouvez faire appel à un **expert** de Plain-Pied pour vous **accompagner** dans votre démarche.

FIGURE 7 - CERTIFICATION ACCESS-I

FICHE D6 – ENQUÊTE HABITANTS

Définition

L'enquête habitants permet de recueillir les perceptions, besoins et attentes des usagers concernant la mobilité et l'espace public. Elle complète les diagnostics techniques en apportant une meilleure compréhension du vécu quotidien des habitants [1][2].

Pourquoi réaliser ce diagnostic ?

Les comptages, mesures de vitesse ou études de stationnement permettent de quantifier une situation. Ils ne renseignent toutefois pas sur le ressenti des habitants, leur sentiment de sécurité ou les difficultés rencontrées au quotidien.

L'enquête permet d'identifier les problématiques perçues, de mieux comprendre les usages locaux et de renforcer l'acceptabilité des projets envisagés [1].

Comment collecter les données ?

L'enquête peut être réalisée sous forme de questionnaire papier, de formulaire en ligne ou lors d'ateliers participatifs. Une combinaison de plusieurs méthodes permet généralement de toucher un public plus large.

Pour favoriser la participation, il est conseillé de limiter le questionnaire à une dizaine de questions courtes et de privilégier les questions directement liées aux objectifs du projet.

Quelques questions fréquemment utilisées :

- Quels sont les principaux problèmes de mobilité dans votre quartier ?
- Vous sentez-vous en sécurité à pied ?
- Vous sentez-vous en sécurité à vélo ?
- Les vitesses pratiquées vous semblent-elles excessives ?
- Le trafic de transit constitue-t-il un problème ?
- Le stationnement est-il satisfaisant ?
- Quels lieux ou itinéraires posent le plus de difficultés ?

Lorsque cela est possible, il est intéressant de permettre aux répondants de localiser les problèmes sur une carte.

Résultats à analyser

- **Taux de participation** : nombre de réponses obtenues par rapport au public visé.
- **Thématiques récurrentes** : problèmes les plus fréquemment mentionnés.
- **Localisation des difficultés** : rues, carrefours ou espaces publics identifiés comme problématiques.
- **Sentiment de sécurité** : perception des déplacements à pied, à vélo ou en voiture.
- **Priorités d'action** : améliorations jugées prioritaires par les habitants.

À privilégier pour

- Plan de circulation.
- Réaménagement d'espace public.
- Politique de stationnement.
- Plan piéton ou vélo.

- Projet susceptible d'avoir un impact important sur les habitudes de déplacement.

Coût et moyens nécessaires

Facilement réalisable par une commune ou un acteur supra-communal

- Questionnaire papier.
- Formulaire en ligne (Google Forms, Microsoft Forms, LimeSurvey...).
- Cartographie participative simple.

Généralement confié à un bureau d'études

- Enquêtes de grande ampleur.
- Ateliers participatifs complexes.
- Démarches de concertation intégrées à un plan communal de mobilité.

Points d'attention

- Le ressenti des habitants constitue un complément aux données objectives mais ne les remplace pas.
- Veiller à toucher différents profils d'usagers (habitants, commerçants, personnes âgées, jeunes, PMR, cyclistes, etc.).
- Présenter les résultats de manière transparente afin d'éviter toute interprétation biaisée.
- Lorsque cela est possible, croiser les résultats avec les comptages, mesures de vitesse ou études de stationnement réalisés sur le terrain.

Difficulté de mise en œuvre : niveau 1/3 (facile)

Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 Modes actifs (Piétons), démarche de diagnostic et identification des besoins des usagers dans le cadre d'un plan piéton.

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 Modes actifs (Vélo), diagnostic territorial et prise en compte des pratiques et attentes des usagers.

[3] Guide méthodologique des Plans Communaux de Mobilité (SPW) – concertation et participation citoyenne.

[4] CEREMA – Associer les habitants aux projets de mobilité et d'espace public.



FIGURE 8 - DIFFÉRENTS TYPES D'ENQUÊTES : MOBILITÉ, PROBLÈME SOLVING, FORMULAIRE, ATELIER PARTICIPATIF, ETC.

Partie II – Outils et dispositifs d’apaisement

Introduction aux fiches outils

Les dispositifs présentés dans ce recueil sont organisés selon une progression allant de la réflexion stratégique vers les interventions plus ciblées.

Quatre parties

La première partie, « Stratégies et méthodes », rassemble les démarches permettant de définir une vision globale et d’expérimenter des solutions avant leur éventuelle pérennisation. Le plan de circulation, la circulation locale, le filtre modal et les aménagements temporaires constituent des outils structurants capables d’influencer durablement le fonctionnement d’un quartier ou d’un centre de village.

La deuxième partie, « Régimes de circulation et partage de l’espace », présente les principaux cadres réglementaires permettant d’adapter les usages de la voirie aux fonctions locales. Zones 30, zones cyclables, zones de rencontre, zones résidentielles ou zones piétonnes constituent autant de réponses possibles selon les objectifs poursuivis et le contexte rencontré.

La troisième partie, « Dispositifs ciblés », s’intéresse à des mesures répondant à des besoins plus spécifiques. Les rues scolaires et les rues à jeu illustrent cette approche en proposant des réponses adaptées à des publics, des lieux ou des moments particuliers.

Enfin, la quatrième partie, « Gestion de l’espace public », aborde plusieurs thématiques transversales qui influencent fortement la qualité des aménagements et leur appropriation par les usagers. Le stationnement automobile, le stationnement vélo et la prise en compte des personnes à mobilité réduite constituent en effet des dimensions essentielles de tout projet d’apaisement de l’espace public.

Ce qui traverse les fiches

Trois catégories de mesures traversent l’ensemble de ces fiches sans faire l’objet d’une fiche propre.

Les **aménagements physiques de modération** — plateaux, coussins berlinois, chicanes, écluses, rétrécissements, effets de porte — ne constituent pas un dispositif autonome mais le moyen de rendre crédible un régime de circulation. Une zone 30 signalée sans aménagement produit rarement les vitesses annoncées, et une zone résidentielle ou de rencontre ne fonctionne pas sans traitement des entrées de zone. Leur choix relève de la conception du projet ; la Sécurothèque et la CeMathèque n°42 les documentent en détail. À noter qu’ils ne requièrent pas tous un règlement complémentaire : une chicane ou une écluse seule n’en nécessite pas, contrairement aux dispositifs surélevés.

Le **sens unique limité (SUL)**, ou contresens cyclable, mérite une mention distincte car il ne relève pas du choix d’opportunité. Depuis le 1er juillet 2004, l’ouverture d’un sens unique aux cyclistes à contresens est obligatoire dès lors que la largeur utile de la chaussée atteint 3 mètres et que la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 50 km/h, sauf si des raisons de sécurité s’y opposent. La question se pose donc systématiquement dès qu’un plan de circulation crée ou modifie des sens uniques : chaque sens unique instauré pour casser le trafic de transit doit être examiné sous cet angle, sans quoi la mesure pénalise les cyclistes qu’elle prétend favoriser.

La question du contrôle : aucun régime de circulation ne se fait respecter par sa seule signalisation : l'aménagement en est le premier régulateur, le contrôle policier le second. La question se pose pour tous les dispositifs reposant sur une limitation de vitesse (fiches 5, 6 et 7) ou sur une restriction d'accès (fiches 1 bis, 4 et 8), et avec d'autant plus d'acuité que le régime est exigeant — le 20 km/h d'une zone résidentielle ou de rencontre est plus difficile à faire respecter que le 30 km/h d'une zone 30.

Associer la zone de police dès la conception permet de vérifier la lisibilité du dispositif, de convenir d'une phase de sensibilisation — radars préventifs, communication — avant d'engager les contrôles, et d'inscrire la mesure dans les priorités locales de sécurité routière. Les communes peuvent par ailleurs sanctionner elles-mêmes certains excès de vitesse limités en zone 30 et en agglomération, ainsi que le non-respect d'un signal C3 constaté par caméra, par la voie des sanctions administratives communales ; les conditions techniques et l'articulation avec le parquet sont à régler au préalable avec la zone de police.

Par rapport aux aménagements temporaires : le contrôle suppose une base signalétique. Lorsque la mesure est matérialisée par une signalisation routière réglementaire régulièrement placée, son non-respect constitue une infraction au code de la route, quel que soit le caractère permanent ou temporaire du dispositif. À l'inverse, un aménagement reposant uniquement sur des éléments physiques (mobilier, bacs, marquages non réglementaires) agit par contrainte et non par règle : il n'y a alors pas d'infraction à constater. Cette distinction mérite d'être posée dès la conception d'un aménagement temporaire (fiche 2), selon que l'on cherche à modifier un comportement ou à interdire un mouvement.

Estimation des coûts

Dans ces fiches, une estimation du coût a été réalisée sur la base de l'échelle ci-dessous. Il s'agit d'ordres de grandeur indicatifs, déduits du type de moyens décrits dans la section « Coût et moyens nécessaires ». Chaque cas reste particulier et peut s'écarter de ces estimations.

- Coût indicatif : € (gratuit à quelques centaines d'euros)
 - o Réalisable avec les moyens internes de la commune (personnel, matériel existant, signalisation légère).
- Coût indicatif : €€ (de l'ordre de 1.000 à 10.000 €)
 - o Nécessite un petit budget : matériel spécifique, signalisation complémentaire, ou marquage au sol.
- Coût indicatif : €€€ (au-delà de 10.000 €, variable selon l'ampleur)
 - o Implique généralement un bureau d'études et/ou des travaux d'aménagement de voirie.

Indicateurs de suivis

Les fiches proposent, dans leurs points d'attention, des indicateurs à remesurer après la mise en œuvre. Trois règles de méthode valent pour tous : réaliser la mesure avant la mise en œuvre, faute de quoi il n'existe aucun état de référence ; attendre trois à six mois après la mise en service, le temps que l'effet de nouveauté retombe, puis refaire un relevé à un an ; et reproduire la même méthode, au même endroit, à la même période de l'année. Un chiffre relevé une seule fois, ou relevé autrement qu'au départ, ne démontre rien.

Les fiches outils :

Stratégies et méthodes

- 1. Plan de circulation**
- 1bis Circulation locale et filtre modal**
- 2. Aménagements temporaires**

Régimes de circulation et partage de l'espace

- 3. Zone cyclable**
- 4. Zone piétonne**
- 5. Zone 30**
- 6. Zone résidentielle**
- 7. Zone de rencontre**

Dispositifs ciblés

- 8. Rue scolaire**
- 9. Rue à jeu**

Gestion de l'espace public

- 10. Stationnement automobile**
- 11. Stationnement vélo**
- 12. PMR dans l'espace public**

FICHE 1 – PLAN DE CIRCULATION

Définition

Un plan de circulation organise les déplacements sur un territoire en définissant les itinéraires, les sens de circulation, les accès et les restrictions applicables aux différents usagers. Il vise à orienter les flux afin d'améliorer la sécurité, la qualité de vie et l'efficacité des déplacements tout en limitant le trafic de transit dans les quartiers habités [1][2].

Objectifs

- Réduire le trafic de transit dans les quartiers résidentiels.
- Améliorer les conditions de déplacement des piétons, cyclistes et transports publics.
- Renforcer la sécurité routière et la qualité de vie locale.

Comment l'utiliser ?

- Définir une hiérarchie claire du réseau : axes structurants, voiries de desserte locale et espaces apaisés [1] [2].
- Combiner les mesures de circulation avec des aménagements favorables aux modes actifs (zones 30, traversées piétonnes, pistes cyclables, stationnement vélo) [1] [2].
- En milieu rural, concentrer les interventions sur les noyaux d'habitat, les écoles, les centres de village et les itinéraires cyclables structurants [1] [2].
- Ne pas négliger les mesures simples : un sens unique, un filtre modal ou une modification de priorité peuvent parfois produire des effets significatifs sans nécessiter une refonte complète du réseau [1] [2].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsqu'aucun diagnostic préalable des flux de circulation n'a été réalisé.
- Lorsque le trafic déplacé risque d'aggraver fortement la situation sur des voiries voisines.
- Lorsque les objectifs poursuivis peuvent être atteints par des mesures plus simples et plus ciblées.

Difficulté de mise en œuvre

Niveau 3/3 (complexe)

Nécessite généralement :

- des comptages et analyses de trafic ;
- une concertation importante ;
- des adaptations de signalisation et parfois d'infrastructure ;
- un suivi avant/après mise en œuvre.

Coût indicatif : €€€ Étude de circulation + signalisation à l'échelle d'un réseau.

Points d'attention

- Communiquer clairement les objectifs avant la mise en œuvre.
- Évaluer les effets sur l'ensemble du réseau et non uniquement sur les rues concernées.
- Prévoir une période d'observation et d'ajustement après mise en service ; les aménagements tests peuvent constituer un outil pertinent [3].

- Indicateurs de suivi : TJM sur les axes délestés et sur les voiries de report, part de trafic de transit (voir fiches D1 et D2), à trois mois puis à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] CeMathèque n°42 – *Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?*

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5A *La route* (SPW Mobilité et Infrastructures, 2025).

[3] CeMathèque n°52 – *Aménagements tests*.

[4] Leuven – Plan de circulation.

[5] Ghent – Évaluation du plan de circulation.

[6] Namur – Plan de circulation et de stationnement du centre-ville.

[7] Wavre – Plan communal de mobilité.

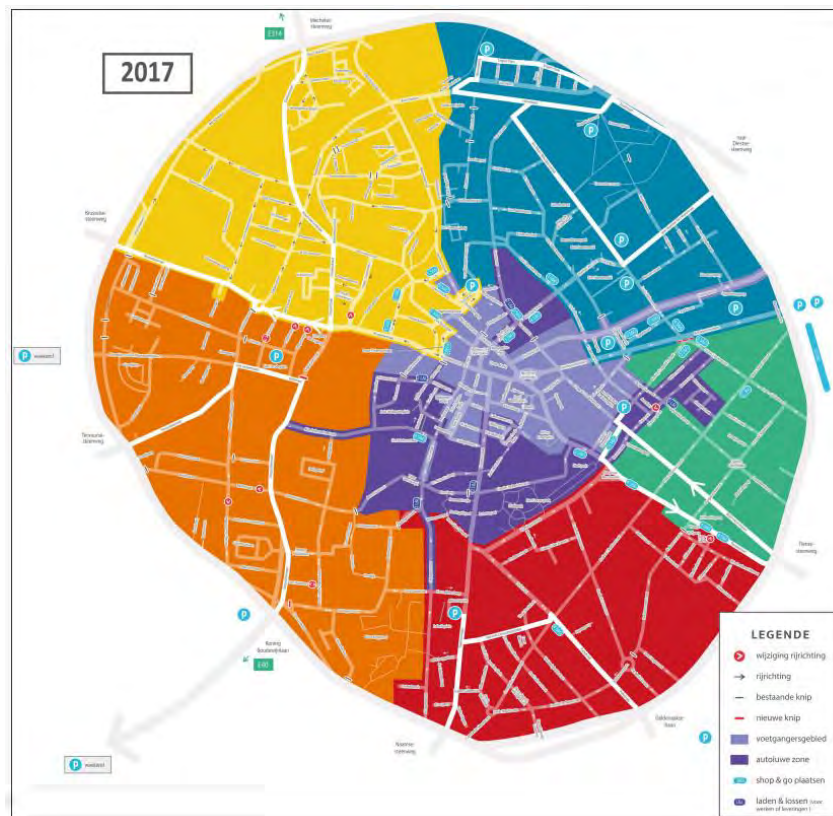


FIGURE 9 - PLAN DE CIRCULATION DE LA VILLE DE LEUVEN [4]

Commentaire : Le plan de circulation de Leuven repose sur un principe simple : préserver les quartiers résidentiels du trafic de transit en organisant le réseau sous forme de boucles de circulation. Chaque quartier reste accessible en voiture pour les riverains, les visiteurs et les services, mais il n'est plus possible de traverser la ville en empruntant les rues locales comme itinéraire de raccourci. Les déplacements motorisés entre quartiers sont reportés sur les voiries structurantes, tandis que les piétons, les cyclistes et les transports publics conservent des liaisons directes. Cette organisation contribue à réduire le trafic, améliorer la sécurité routière, diminuer les nuisances et renforcer la qualité de vie dans les quartiers.

FICHE 1bis – CIRCULATION LOCALE ET FILTRE MODAL

Définition

La circulation locale uniquement et le filtre modal sont deux outils permettant de restreindre le trafic motorisé de transit sur une voirie ou dans un quartier, tout en garantissant l'accès aux riverains, aux services et aux modes actifs.

La **circulation locale** repose sur une réglementation : elle interdit l'accès à un tronçon aux véhicules n'ayant pas d'origine ou de destination locale, au moyen du signal C3 complété d'un panonceau (« excepté circulation locale » ou « excepté riverains »). Elle repose sur le civisme des usagers et un contrôle ponctuel des forces de l'ordre. [1] [2] et [3]

Le **filtre modal** est un dispositif — physique ou électronique — qui empêche concrètement le passage des véhicules motorisés à un endroit précis, tout en laissant passer piétons et cyclistes. Il peut prendre la forme d'un aménagement (potelets, bornes, mobilier urbain) ou d'un contrôle automatisé par caméra à reconnaissance de plaque (ANPR). [1] [2] et [3]

Objectifs

- Réduire le trafic de transit dans les quartiers résidentiels.
- Rediriger les flux motorisés vers le réseau structurant.
- Améliorer la sécurité routière et la qualité de vie locale.
- Garantir l'accessibilité effective aux riverains, commerces et services de secours.

Comment l'utiliser ? Quatre niveaux d'intensité :

Ces outils peuvent être mobilisés à des échelles très différentes, d'une rue isolée à un quartier entier :

Option	Principe	Échelle	Exemple
1. Signalisation seule	Signal C3 + panonceau « excepté circulation locale » / « sauf riverains », sans aménagement physique	Une rue	Mesure de base, très répandue
2. Filtre modal physique	Potelets amovibles, bornes rétractables ou mobilier bloquant le passage motorisé à un point précis, tout en laissant passer piétons/cyclistes	Un carrefour ou un tronçon	Fréquent en accompagnement d'un plan de circulation
3. Filtre modal électronique (caméra ANPR)	Caméra à reconnaissance de plaque contrôlant le respect du C3 à l'entrée d'un secteur, avec liste d'exceptions (riverains, détenteurs de dérogation, transports publics, secours)	Un point de coupure ponctuel	Namur : piétonnier du centre-ville, contrôlé par caméras ANPR à chaque accès depuis 2022 [4]; Louvain (Leuven) : plusieurs « knips » électroniques (ex. Burchtstraat), mis en œuvre comme points de coupure entre zones de son plan de circulation sectorisé [5]

4. Sectorisation par « portes d'accès »	Découpage de la ville en secteurs, sans traversée directe possible d'un secteur à l'autre en voiture, appuyé sur un jalonnement cohérent	Un centre-ville ou une ville entière	Namur : plan de signalisation du PCM, organisant l'accès à la Corbeille via onze « portes » réparties le long des boulevards de ceinture [4] ; Louvain : circulationsplan (2016), qui divise la ville en cinq zones non franchissables entre elles en voiture — tout trajet d'une zone à l'autre impose de ressortir vers le ring et d'y rentrer par une autre porte [5]
--	--	--------------------------------------	--

Ces options ne s'excluent pas : un plan de circulation à l'échelle d'une ville (voir Fiche 1) combine souvent une sectorisation d'ensemble (option 4, à la Namur) avec des filtres modaux ponctuels aux points de coupure (options 2 ou 3, à la Louvain) et de la circulation locale sur les voiries secondaires (option 1).

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque le report de circulation sur les voiries voisines n'a pas été anticipé ni évalué.
- Lorsque l'accès des services de secours, de la collecte des déchets ou des transports publics ne peut être garanti.
- Pour un dispositif électronique : lorsque les aspects réglementaires (base légale, gestion RGPD des données de plaques, durée de conservation) n'ont pas été clarifiés avec la zone de police.
- Lorsque l'adhésion des riverains est insuffisante, en particulier pour les dispositifs les plus contraignants (options 3 et 4).
- Comme mesure isolée sans réflexion plus large sur le réseau : un filtre modal mal positionné déplace simplement le problème.

Difficulté de mise en œuvre

Niveau variable selon l'option retenue : de **1/3 (facile)** pour la signalisation seule à **3/3 (complexe)** pour un dispositif électronique à l'échelle d'un quartier, qui implique marché public, coordination avec la police locale et gestion des dérogations.

Coût indicatif

- Option 1 (signalisation) : €
- Option 2 (filtre physique) : €€
- Options 3 et 4 (caméra ANPR / sectorisation complète) : €€€ — investissement, maintenance et gestion administrative des dérogations à prévoir dans la durée

Points d'attention

- Vérifier au préalable, via un diagnostic de trafic de transit (voir Fiche D2), que la mesure cible bien un problème réel et non une simple perception.
- Anticiper et suivre les reports de circulation sur le réseau environnant, en particulier vers les communes voisines.
- Prévoir un système clair de dérogations (riverains, professionnels, services) et une procédure de demande simple.

- Pour les dispositifs ANPR : encadrer strictement l'usage des données conformément à la réglementation en vigueur, et communiquer clairement sur les modalités de contrôle et de sanction.
- Une concertation avec les communes limitrophes est recommandée avant la mise en œuvre d'un filtre modal susceptible de générer des reports de trafic transfrontaliers entre communes (voir l'exemple Leuven / Bierbeek).
- Accompagner le projet d'une communication adaptée, en particulier pour les mesures les plus visibles (options 3 et 4).
- Indicateurs de suivi : TJM sur le tronçon filtré et sur les itinéraires de contournement (voir fiche D1), ainsi que le nombre de dérogations délivrées, à trois mois puis à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] CeMathèque n°54 – *Enjeux de la limitation d'accès*, SPW Mobilité, septembre 2022.

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5A *La route* (SPW Mobilité et Infrastructures, 2025).

[3] Sécurothèque – Signal C3 et limitation d'accès.

[4] Namur – Plan de signalisation et portes d'accès aux quartiers.

[5] Leuven – Plan de circulation et dispositifs de filtres modaux ("knips").

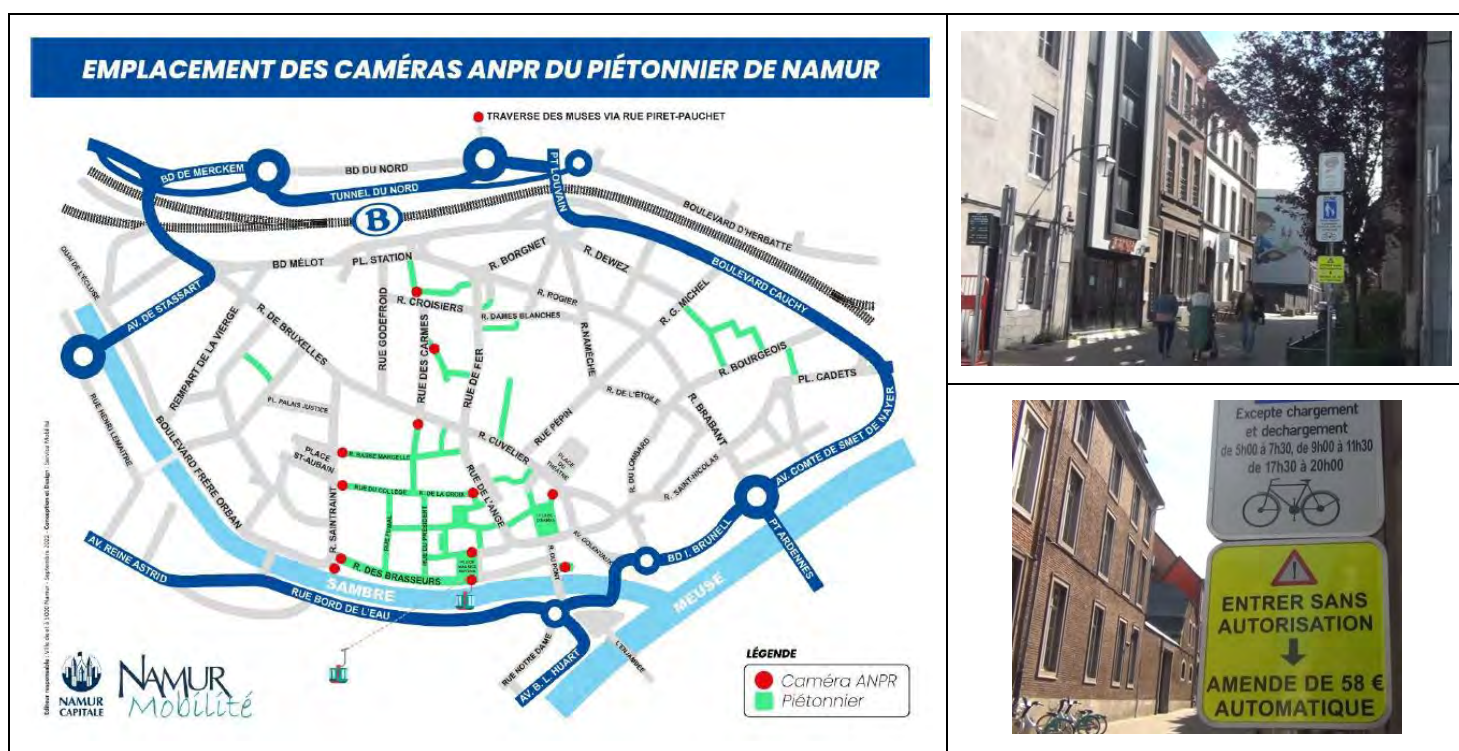


FIGURE 10 - MISE EN PLACE DE CAMERAS ANPR DANS LE PIÉTONNIER DE NAMUR.

Commentaire : Le choix entre ces quatre options dépend avant tout de l'ampleur du problème à traiter et du niveau d'acceptabilité recherché. Une rue isolée avec un trafic de transit limité se contente souvent d'une simple signalisation ; un quartier entier confronté à un trafic de contournement structurel, comme à Namur, justifie un dispositif de contrôle plus robuste.

FICHE 2 – LES AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES

Définition

Les aménagements temporaires consistent à mettre en place, pour une durée limitée, des mesures ou dispositifs permettant de tester une modification de l'espace public avant une éventuelle réalisation définitive [1].

Objectifs

- Tester des solutions à moindre coût [1].
- Évaluer les effets réels d'un projet avant sa pérennisation [1].
- Faciliter la concertation et favoriser l'acceptation des changements [1][4].
- Encourager la réappropriation de l'espace public par les habitants [2].
- Créer des espaces où l'on s'arrête, se rencontre et séjourne, et non uniquement des espaces de transit [2][4].

Comment l'utiliser ?

- Pour tester un plan de circulation, une rue scolaire ou une réorganisation du stationnement [1].
- Pour expérimenter de nouveaux aménagements cyclables ou piétons [1][5].
- Comme outil de concertation permettant aux habitants de vivre concrètement les changements proposés avant toute décision définitive [4].
- Pour ajuster le projet sur base des observations et des retours des usagers [5].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque la décision est déjà prise et que le test ne sert qu'à la faire accepter. Une expérimentation dont l'issue est connue d'avance se repère vite et abîme durablement la confiance.
- Lorsque les conditions d'une évaluation honnête ne sont pas réunies : aucun indicateur défini avant la mise en œuvre, ou durée trop courte pour que les habitudes de déplacement se stabilisent [1].
- Sur voirie régionale, sans accord préalable du gestionnaire.

Difficulté de mise en œuvre :

Niveau 1/3 (facile)

Les aménagements temporaires reposent généralement sur des dispositifs légers, réversibles et peu coûteux. Leur réussite dépend davantage de la préparation, de la concertation et de l'évaluation que de la complexité technique [1][5].

Coût indicatif :

€ à €€ Dispositifs légers et réversibles (mobilier, marquage provisoire)

Points d'attention

- Définir des indicateurs d'évaluation avant la mise en œuvre [1].
- Assurer une communication transparente sur les objectifs du test.
- Garantir la sécurité des usagers.
- Formaliser les enseignements du test afin d'éclairer la décision finale.
- Prévoir dès le départ les conditions éventuelles de pérennisation.
- Indicateurs de suivi : ceux de la mesure testée, relevés avant, pendant et en fin de test, complétés par un comptage des piétons et de l'occupation du mobilier.

Références et pour aller plus loin...

[1] CeMathèque n°52 – *Aménagements tests. D'une approche globale aux (bonnes) raisons de s'intéresser à des mesures temporaires.*

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 2 *Territoire* (urbanisme tactique).

[3] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 5A *La route.*

[4] Laurent — *Aménagements modulaires et évolutifs. Et si ces aménagements devenaient pérennes ?*, Colloque Wallonie Piéton/Cycliste, 17 mai 2024. Réappropriation des espaces, création de lieux de séjour et amélioration de l'acceptabilité des projets.

[5] Claudia Sani — *Piazze Aperte. Un programme pour l'espace public de la Ville de Milan*, Colloque Wallonie Piéton/Cycliste, 17 mai 2024. Urbanisme tactique, expérimentation, participation citoyenne et transformation progressive de l'espace public.



FIGURE 11 - PLACE DERGANO À MILAN. EXEMPLE DE MISE EN PLACE D'UN AMÉNAGEMENT TEMPORAIRE PUIS D'UNE PÉRENNISATION [5]

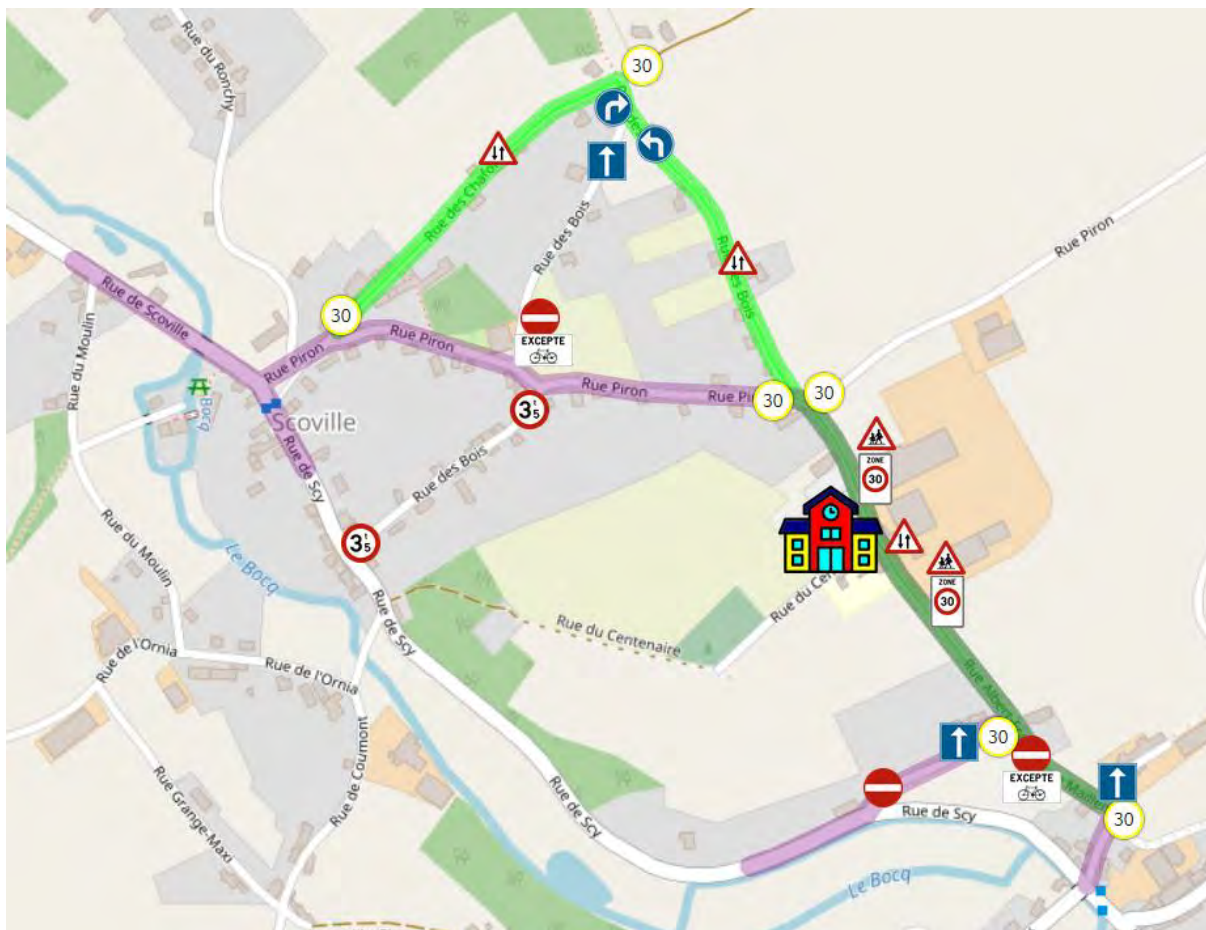


FIGURE 12 - AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES TESTÉS DU 15 JUIN AU 16 OCTOBRE 2026 AUX ABORDS DE L'ÉCOLE DE MOHIVILLE. PROJET 'QUARTIER APAISÉ' PORTÉ PAR LE GAL COEUR DE CONDROZ ET LA COMMUNE DE HAMOIS.

Commentaire :

Le projet pilote « À vélo vers mon école » vise à sécuriser les abords de l'école de Mohiville grâce à des aménagements temporaires conçus avec les habitants, les parents, l'école, la police et la commune. L'objectif est de tester des solutions réversibles avant de décider d'aménagements définitifs.

La carte présente les différents aménagements testés. Concrètement, la zone concernée passera en zone 30 km/h, accompagnée des dispositifs temporaires qui sont :

- la mise en sens unique du tronçon bas de la rue AF de Mailen et la rue des Bois,
- la peinture au sol à chaque entrée pour signaler cette zone 30 km/h,
- les chevrons et logo vélo sur le parcours à privilégier,
- ainsi que toute la signalisation réglementaire.

Ces aménagements ont pour objectif de réduire les vitesses, clarifier les cheminements des usagers de la route et renforcer la cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons.

Source : GAL Cœur de Condroz : <https://coeurdecondroz.be/hamois/>



FIGURE 13 - EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS TEMPORAIRES SUR HAILLOT ET MOHIVILLE

FICHE 3 – ZONE CYCLABLE

Définition

Une zone cyclable est un périmètre dans lequel les cyclistes constituent les usagers de référence. Le comportement des véhicules motorisés est subordonné à celui des cyclistes.

« Le cycliste peut utiliser toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle n'est ouverte qu'à son sens de circulation et la moitié de la largeur située du côté droit lorsqu'elle est ouverte aux deux sens de circulation. »

En Belgique, le dépassement des cyclistes par les véhicules motorisés y est interdit et la limitation de vitesse est fixée à 30 km/h [1][2].



Objectifs

- Favoriser les déplacements à vélo [1].
- Renforcer la sécurité et le confort des cyclistes [1][2].
- Réduire le trafic motorisé de transit [3].
- Améliorer la convivialité et la qualité de vie des quartiers [3].

Comment l'utiliser ?

- Dans les quartiers résidentiels à faible trafic motorisé [1].
- Sur des itinéraires cyclables structurants où la création d'infrastructures séparées n'est pas nécessaire ou possible [2].
- En complément d'un plan de circulation visant à limiter le trafic de transit [3].
- Dans les centres de villages ou de petites villes où les vitesses pratiquées sont faibles [2].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Sur des voiries présentant des volumes de trafic élevés [1].
- Lorsque les vitesses pratiquées restent importantes [2].
- Lorsque la circulation de poids lourds est importante [3].
- Comme alternative à un aménagement cyclable lorsque celui-ci est nécessaire [2].

Difficulté de mise en œuvre : Niveau 2/3 (moyen)

La mise en place repose principalement sur la signalisation et le marquage. Son efficacité dépend toutefois fortement de la réduction préalable du trafic motorisé et des vitesses pratiquées [1][3].

Coût indicatif :

- € Signalisation seule sur une rue ou un axe court
- €€ Signalisation et marquage à l'échelle d'un quartier

Points d'attention

- Vérifier les volumes de trafic avant la mise en œuvre [1].
- Limiter le trafic de transit dans le périmètre concerné [3].
- Assurer une bonne lisibilité de l'aménagement [2].
- Contrôler les vitesses pratiquées après mise en œuvre [2].
- Indicateurs de suivi : nombre de cyclistes et V85 (voir fiches D1 et D3), complétés par une observation des dépassements de cyclistes, à trois mois puis à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] Sécurothèque – *Zone cyclable*.

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 *Modes actifs – Vélo* (2025).

[3] Rapport *Fix the Mix ! Des quartiers cyclables en faveur de tous*.



FIGURE 14 - RUE CYCLABLE DANS LA COMMUNE D'HANNUT

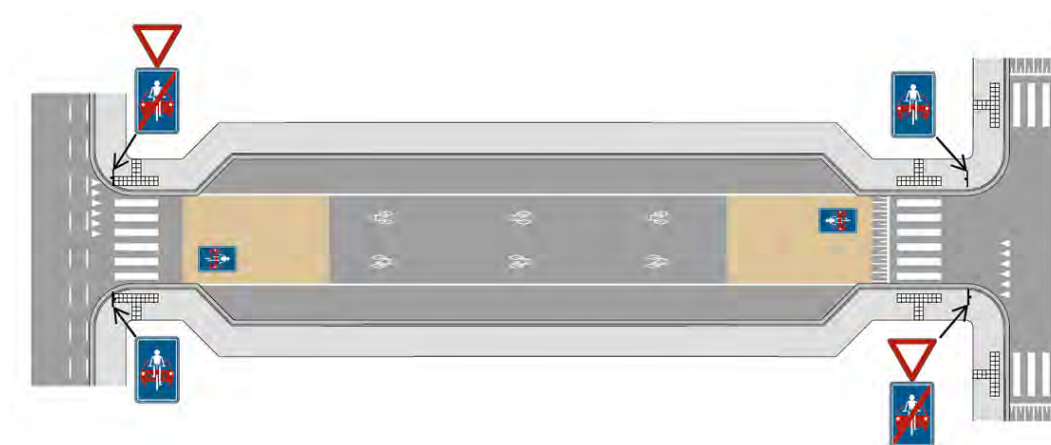


FIGURE 15 - AMÉNAGEMENT D'UNE ZONE CYCLABLE BI-DIRECTIONNELLE, DANS UNE VOIRIE AVEC STATIONNEMENT LATÉRAL DES DEUX CÔTÉS [1]

FICHE 4 – ZONE PIÉTONNE

Définition

Une zone piétonne est un espace réservé principalement aux piétons. La circulation des véhicules y est interdite ou strictement réglementée selon les catégories d'usagers et les horaires définis par l'autorité compétente [1].

Objectifs

- Garantir la sécurité et le confort des piétons [1].
- Renforcer l'attractivité commerciale et touristique [2].
- Améliorer la qualité de l'espace public [2].
- Réduire les nuisances liées à la circulation motorisée [1][2].

Comment l'utiliser ?

- Dans les centres-villes et centres de villages à forte fréquentation piétonne [1].
- Dans les secteurs commerçants ou touristiques [2].
- Aux abords d'équipements générant d'importants flux piétons [2].
- En complément d'une réflexion globale sur la circulation et le stationnement [2].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque les flux piétons sont faibles [1].
- Lorsque les itinéraires de desserte et de livraison n'ont pas été analysés [2].
- Lorsque le report de circulation risque de générer des nuisances importantes à proximité [2].

Difficulté de mise en œuvre : Niveau 3/3 (complexe)

La mise en œuvre implique généralement une réorganisation des accès, du stationnement, des livraisons et parfois une requalification importante de l'espace public [2].

Coût indicatif :

€ Pour une piétonnisation réglementaire ou temporelle sur revêtement existant

€€€ En cas de requalification

Points d'attention

- Garantir l'accessibilité des commerces et services [2].
- Prévoir l'organisation des livraisons et des accès autorisés [1].
- Assurer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite [3].
- Accompagner le projet par une communication adaptée [2].
- Indicateurs de suivi : flux piétons, occupation du stationnement périphérique (voir fiche D4) et taux de cellules commerciales inoccupées, à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] Sécurithèque – Zone piétonne.

[2] CeMathèque n°42 – Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?

[3] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 Modes actifs – Piétons (2025).

[4] SPW Mobilité, série Aménagements temporaires, fiche 10 « Zone piétonne »

[5] Ville de Bruxelles. Lien : [ici](#) et [ici](#)



FIGURE 16 - LA MISE EN PLACE D'UNE ZONE PIÉTONNE NÉCESSITE DE RÉGLEMENTER L'ACCÈS DES AUTRES USAGERS [1]

Le statut piéton ne coûte pas cher ; c'est la requalification qui coûte

Une zone piétonne s'établit par un acte réglementaire et deux signaux, le F103 à l'accès et le F105 à la sortie. Ce n'est pas ce qui coûte cher. Ce qui coûte cher, c'est la requalification du revêtement et la réorganisation des accès, des livraisons et du stationnement qui l'accompagne. Les deux peuvent être découplés.

La figure suivante en donne l'exemple le plus économique qui soit : à Amay, deux bacs à fleurs suffisent à garantir le caractère piétonnier d'une partie de la place Sainte-Ode. À Namur, le piétonnier du centre-ville ne repose pas sur une reconstruction de chaque rue mais sur un statut, un jalonnement et un contrôle d'accès par caméras (fiche 1bis). À Milan, les places du programme *Piazze Aperte* ont d'abord été peintes et meublées avant d'être, pour certaines, pérennisées (fiche 2, figure 11).

La limitation dans le temps est un second levier peu coûteux : le panneau additionnel peut réserver la zone à certaines heures ou certains jours — le samedi, le jour de marché, la saison estivale — comme l'illustre la figure 15. Le statut existe et l'usage change, sans qu'un mètre carré de revêtement ait été touché.

Bruxelles rappelle toutefois la limite de l'exercice. Le boulevard Anspach a été interdit à la circulation le 29 juin 2015 et aussitôt occupé par des aménagements provisoires — mobilier en bois, tables de ping-pong ; le réaménagement définitif s'est ensuite étalé par phases jusqu'à l'été 2024, pour un coût final de 27,8 millions d'euros au lieu des 20 millions initialement prévus jusque fin 2017. Le statut s'obtient en un jour, la qualité de l'espace en dix ans. Le découplage fonctionne — à condition d'assumer le provisoire comme un projet, et non comme une attente [5].

Reste le poste incompressible : le plan d'accès. Livraisons, riverains, garages, services de secours, PMR. C'est cette analyse, et non le revêtement, qui conditionne la réussite d'une zone piétonne.

Autres exemples :

- Lille : 22 rues et trois places du centre-ville réservées aux piétons le samedi. La piétonnisation par jour de la semaine, à coût quasi nul [4].
- Ixelles : fermeture du tronçon de l'avenue Charles de Gaulle longeant les étangs, mesure de déconfinement devenue durable [4].
- Le marché hebdomadaire d'une place de village : cas qui ne demande ni budget ni bureau d'études. Une place déjà piétonne quatre heures par semaine pourrait l'être davantage.



FIGURE 17 - POSE DE DEUX BACS À FLEURS AFIN DE GARANTIR LE CARACTÈRE PIÉTONNIER D'UNE PARTIE DE LA PLACE SAINTE ODE À AMAY

FICHE 5 – ZONE 30

Définition

Une zone 30 est un périmètre dans lequel la vitesse maximale autorisée est limitée à 30 km/h. Elle vise à améliorer la sécurité routière, à favoriser les déplacements à pied et à vélo et à améliorer la qualité de vie dans les quartiers et centres habités [1][2].

Objectifs

- Réduire le nombre et la gravité des accidents [1].
- Favoriser les déplacements à pied et à vélo [1][2].
- Améliorer le cadre de vie et réduire les nuisances liées au trafic [2].
- Faciliter le partage de l'espace public entre les différents usagers [1].

Comment l'utiliser ?

- Dans les quartiers résidentiels et les centres urbains ou villageois où les fonctions de vie locale sont importantes [1][2].
- Aux abords des écoles, équipements sportifs, commerces ou lieux fortement fréquentés [1].
- Sur les voiries locales où la circulation de transit n'est pas dominante [2].
- Accompagner la signalisation d'aménagements permettant de rendre la limitation crédible : rétrécissements, plateaux, effets de porte, stationnement alterné, etc. [1][2].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Sur les axes structurants assurant une fonction importante de transit [2].
- Lorsque la configuration des lieux ne permet pas de faire respecter naturellement la vitesse autorisée [1].
- Lorsque les vitesses pratiquées restent incompatibles avec les objectifs poursuivis sans aménagement complémentaire [2].

Difficulté de mise en œuvre - Niveau 2/3 (moyen)

La signalisation peut être mise en place rapidement, mais l'efficacité de la mesure dépend souvent d'aménagements complémentaires destinés à réduire réellement les vitesses pratiquées [1][2].

Coût indicatif : € à €€ Signalisation seule = € ; aménagements de crédibilisation = €€

Points d'attention

- Assurer la cohérence entre la limitation de vitesse et l'aménagement de la voirie [1].
- Contrôler les vitesses pratiquées après la mise en œuvre [2].
- Éviter une multiplication excessive des régimes de vitesse qui nuirait à la lisibilité du réseau [2].
- Intégrer la zone 30 dans une stratégie globale d'apaisement de la circulation [1][2].
- Indicateurs de suivi : V85 et part de conducteurs dépassant 30 km/h (voir fiche D3), à trois mois puis à un an ; l'écart entre le V85 et 30 km/h mesure le déficit de crédibilité de l'aménagement.

Références et pour aller plus loin...

[1] CeMathèque n°19 – *Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre*, SPW Mobilité.

[2] CeMathèque n°42 – *Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?*, SPW Mobilité.

[3] Séкуроthèque – *Circulation apaisée : la zone 30*.

[4] Séкуроthèque – *Combinaison de zones et validité zonale*.



FIGURE 18 - EXEMPLE DE DÉBUT DE ZONE 30 KM/H À NAMUR [1]



Accès à une zone 30 avec trottoir traversant



Accès à une zone 30 avec changement de revêtement



Accès à une zone 30 avec coloration du revêtement



Accès à une zone 30 avec dispositif surélevé

FIGURE 19 - TYPES D'AMÉNAGEMENTS POUVANT ACCOMPAGNER LA ZONE 30 [1]

FICHE 6 – ZONE RÉSIDENTIELLE

Définition

La zone résidentielle est un espace où la fonction d'habitat est prépondérante. La vitesse y est limitée à 20 km/h. Les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voirie et les activités de vie locale y sont favorisées [1][2].



Objectifs

- Donner la priorité à la fonction résidentielle et à la vie locale [1].
- Favoriser le partage de l'espace public entre les différents usagers [2].
- Réduire les nuisances liées au trafic motorisé [1][2].
- Améliorer la sécurité et le cadre de vie des habitants [1].

Comment l'utiliser ?

- Dans des quartiers résidentiels où le trafic de transit est faible ou peut être limité [1][3].
- Lors de projets de rénovation ou de requalification d'espaces publics [3].
- Dans des lotissements ou noyaux d'habitat où les fonctions de séjour et de rencontre sont importantes [1].
- Organiser le stationnement de manière cohérente avec le statut de la zone [3].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque le trafic de transit reste important [3].
- Lorsque la fonction principale de la voirie demeure la circulation automobile [1].
- Lorsque l'espace public ne peut être aménagé de manière cohérente avec les principes de la zone résidentielle [3].

Difficulté de mise en œuvre

Niveau 3/3 (complexe)

La réussite d'une zone résidentielle repose généralement sur une transformation de l'espace public : traitement des entrées de zone, organisation du stationnement, aménagement de la voirie et concertation avec les riverains [1][3].

Coût indicatif :

€€ Dans un lotissement ou une rue sans transit

€€€ En cas de requalification de plain-pied

Le woonerf : une cour avant d'être un chantier

La zone résidentielle belge descend directement du *woonerf* néerlandais — littéralement « cour d'habitation ». Née à la fin des années 1960 à Delft et à Emmen sous l'impulsion de Niek de Boer, puis reconnue par la législation néerlandaise en 1976, l'idée tient en une inversion : la rue est le prolongement du logement, et la voiture y est invitée. On la retrouve ailleurs sous d'autres noms — *home zone* britannique, *Wohnstraße* allemande, *living street* [6].

Cette filiation rappelle que le cœur du dispositif n'est pas le budget travaux mais le renversement de la hiérarchie des usages. Dans un lotissement ou une rue en impasse, la condition la plus difficile à obtenir ailleurs — l'absence de trafic de transit — est déjà remplie par la configuration des lieux. Ce qui reste à produire, c'est l'appropriation. Plusieurs leviers y contribuent à faible coût :

- le marquage des emplacements « P », de toute façon obligatoire, et qui est l'acte le plus structurant : il fixe où la voiture a sa place et libère le reste ;
- l'alternance des emplacements de part et d'autre de la chaussée, qui produit un dévoiement sans travaux ;
- les jardins de façade (*geveltuinen*), pratique généralisée aux Pays-Bas où le riverain est encouragé à retirer une rangée de pavés devant chez lui pour la remplacer par un espace vert, moyennant le respect de la largeur de passage ;
- les bacs, bancs et jeux installés et entretenus par les habitants.

À Gand, les *leefstraten* poussent la logique à son terme : depuis 2013, des riverains transforment collectivement leur rue en écartant les voitures et en trouvant d'autres lieux de stationnement, l'espace libéré accueillant plantations, jeux et mobilier. Plusieurs de ces rues ont ensuite été pérennisées.

Une réserve toutefois : le code exige que l'accès à la zone soit clairement reconnaissable et que l'ensemble soit aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse et l'usage de toute la voirie par les piétons. La signalisation seule ne suffit pas. Mais « aménagement cohérent » ne veut pas dire « requalification lourde » : des entrées de zone traitées, un stationnement organisé, des plantations — et une rue dont les habitants se sont saisis.



FIGURE 20 - CAS DES LEEFSTRATENT À GAND [6]

Points d'attention

- Vérifier que la fonction résidentielle est réellement dominante [3].
- Concevoir un espace où le partage entre usagers est intuitif et lisible [1].
- Limiter le trafic de transit avant ou simultanément à la mise en œuvre [2][3].
- Assurer une bonne appropriation du projet par les habitants [3].
- Indicateurs de suivi : V85 (voir fiche D3) et nombre de véhicules stationnés hors emplacements marqués « P », à trois mois puis à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] CeMathèque n°19 – *Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre*, SPW Mobilité.

[2] CeMathèque n°42 – *Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?*, SPW Mobilité.

[3] CeMatelier n°1 – *Concevoir une zone résidentielle : quand ? comment ?*, SPW Mobilité.

[4] Sécurithèque – *Circulation apaisée : la zone résidentielle*.

[5] Sécurithèque – *Combinaison de zones et validité zonale*.

[6] Leefstratent, cas de la ville de Gand : [ici](#) et [ici](#)



FIGURE 21 - EXEMPLE DE ZONE RÉSIDENTIELLE, AVEC UNE FONCTION D'HABITATION PRÉPONDERANTE

Commentaire :

Si l'aménagement intègre du stationnement, la lettre « P » doit être marquée dans chaque emplacement. Le Code de la route décrit les règles de circulation dans les rues concernées : ce sont les mêmes que dans une zone de rencontre [1].

Les recommandations : une surélévation en entrée et en sortie (trottoir traversant ou dispositif surélevé), un revêtement identique et plan de façade à façade, un filet d'eau central, un dévers de 2% maximum permettant l'évacuation des eaux de pluie, des déviements (chicanes amenant le conducteur à circuler effectivement à 20 km/h maximum). Ce sont les mêmes recommandation pour la zone de rencontre [1].

FICHE 7 – ZONE DE RENCONTRE

Définition

La zone de rencontre est un espace public où les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voirie et où les activités de séjour, de rencontre et de vie locale sont favorisées. La vitesse maximale y est limitée à 20 km/h et les conducteurs doivent céder la priorité aux piétons [1][2].

La zone de rencontre se distingue de la zone résidentielle par une vocation davantage orientée vers les fonctions de séjour, de rencontre, de commerce et d'animation que vers la seule fonction d'habitat. Le panneau F12 est le même que la zone résidentielle.

Objectifs

- Renforcer la convivialité et la qualité de l'espace public [1][3].
- Favoriser les déplacements à pied et les usages de séjour [1][2].
- Réduire les nuisances liées à la circulation motorisée [1][3].
- Permettre un partage équilibré de l'espace public entre les différents usagers [1].
- Soutenir l'attractivité des centres-villes, centres de villages et espaces commerçants [2].

Comment l'utiliser ?

- Dans les centres urbains ou villageois où les fonctions de séjour, de rencontre ou de commerce sont importantes [1][2].
- Sur des places, rues commerçantes ou espaces publics accueillant une fréquentation piétonne significative [1].
- Lors de projets de requalification de l'espace public visant à améliorer la qualité du cadre de vie [3].
- Lorsque l'aménagement permet de rendre crédible la limitation à 20 km/h et le partage de l'espace entre les usagers [1][2].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque la fonction principale de la voirie demeure l'écoulement du trafic motorisé [1].
- Lorsque les volumes de circulation restent élevés ou que le trafic de transit est important [1][3].
- Lorsque l'espace public ne peut être aménagé de manière cohérente avec les principes de partage et de séjour [1].
- Lorsqu'une simple limitation de vitesse répond déjà aux objectifs poursuivis.

Difficulté de mise en œuvre

Niveau 3/3 (complexe)

La réussite d'une zone de rencontre repose généralement sur une requalification importante de l'espace public. La signalisation seule est rarement suffisante : l'aménagement doit inciter naturellement les usagers à adopter des vitesses faibles et à partager l'espace [1][2].

Coût indicatif :

€€ Lorsque le trafic a déjà été réduit par une mesure de circulation

€€€ Requalification importante de l'espace public

Quand la circulation fait le travail de l'aménagement : le boulevard du Nord à Namur

Le coût et la difficulté annoncés ci-dessus supposent une requalification complète de l'espace public. Le boulevard du Nord, à l'arrière de la gare de Namur, montre qu'un autre chemin existe.

Cette voirie comptait deux voies de circulation et supportait une charge de trafic élevée, avec des congestions récurrentes aux heures de pointe. Elle a d'abord été mise à sens unique, une part importante du trafic se reportant vers la N4 qui passe sous la gare. C'est cette mesure de circulation — et non des travaux — qui a rendu la suite possible. Le passage en zone de rencontre s'est ensuite appuyé sur des dispositifs légers : signalisation et rétrécissements aux entrées et sorties de zone, plots, bacs, effacement des passages piétons et marquage d'un stationnement en épi.

Le résultat n'est pas le modèle du manuel. Le trottoir subsiste, le plan de façade à façade n'est pas réalisé, et les comportements s'en ressentent : le partage de l'espace reste imparfait. Mais le dispositif fonctionne — le trafic a diminué et s'est apaisé, la fréquentation piétonne est forte.

L'enseignement dépasse le cas namurois. Le poste de dépense d'une zone de rencontre, ce n'est pas la zone de rencontre : c'est la requalification. La condition de réussite, elle, est la réduction préalable du trafic, qui relève du plan de circulation (fiche 1) et non du budget travaux. Une fois cette condition remplie, un aménagement proche de l'urbanisme tactique peut suffire. Un temporaire qui dure un certain temps, et peut-être un temps certain.

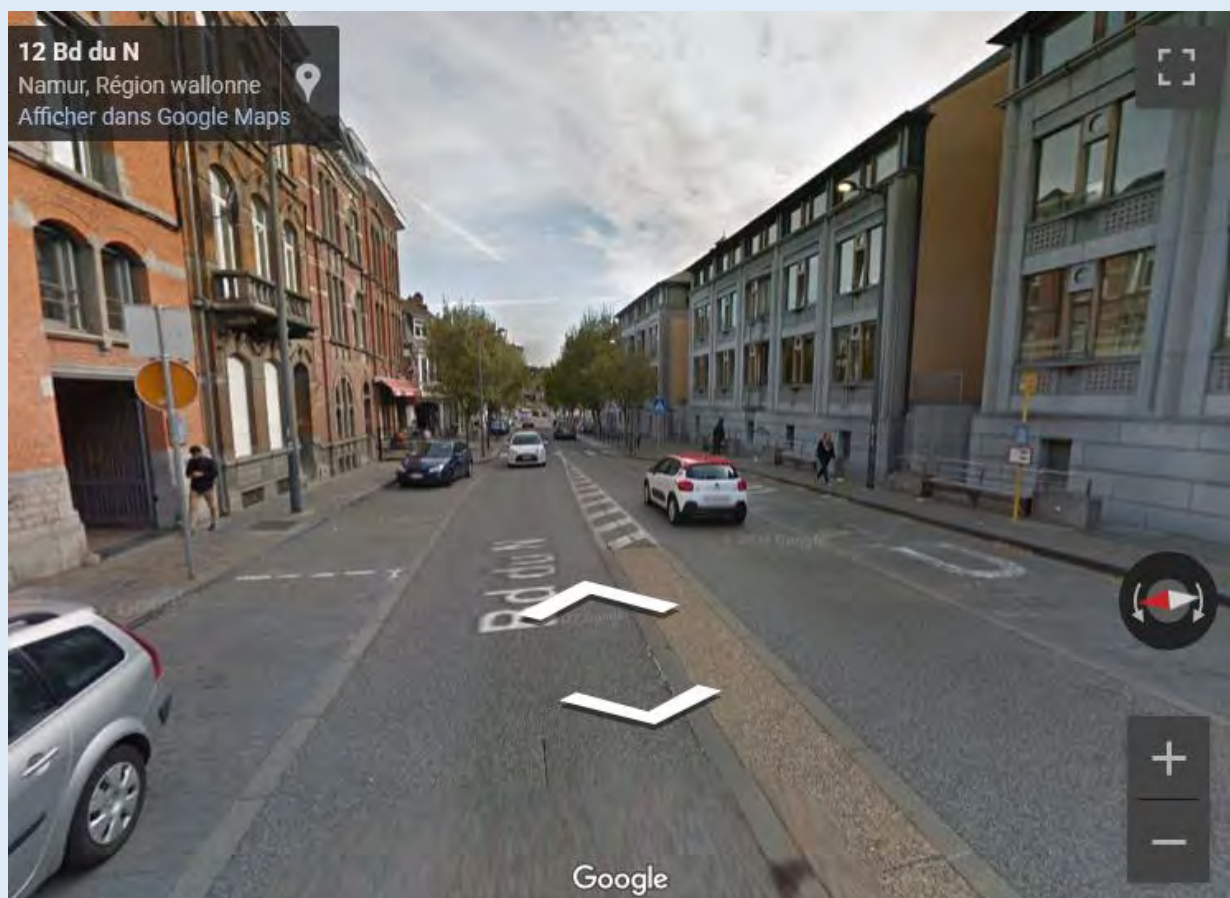


FIGURE 22 - SITUATION AVANT BOULEVARD DU NORD À NAMUR.



FIGURE 23 - SITUATION APRÈS, PHOTO PRISE EN AOUT 2026 TÔT AU MATIN DONC PAS FORCÉMENT REPRÉSENTATIF DE LA FRÉQUENTATION PAR LES PIÉTONS, VÉLOS, VOITURES.

Points d'attention

- Concevoir un espace où la fonction de séjour est perceptible et prédominante [1].
- Veiller à la qualité des aménagements pour les piétons et les PMR [2].
- Limiter le trafic de transit avant ou simultanément à la mise en œuvre [3][4].
- Organiser le stationnement de manière cohérente avec les objectifs de la zone [1].
- Assurer une bonne lisibilité du statut de la voirie dès les entrées de zone [1][5].
- Accompagner le projet par une communication adaptée afin d'expliquer les règles spécifiques applicables aux différents usagers.
- Indicateurs de suivi : V85 (voir fiche D3), comptage des piétons et occupation des lieux de séjour relevée à heure fixe, à trois mois puis à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] CeMathèque n°19 – *Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre*, SPW Mobilité.

[2] Formation des Conseillers en Mobilité – *Module 3 Modes actifs – Piétons* (2025).

[3] CeMathèque n°42 – *Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?*

[4] Rapport *Fix the Mix ! Des quartiers cyclables en faveur de tous*.

[5] Sécurothèque – *Circulation apaisée : la zone de rencontre*.



FIGURE 24 - EXEMPLE D'UNE ZONE DE RENCONTRE OÙ LA VITESSE EST LIMITÉE À 20KM/H ET LA FONCTION PRINCIPALE DEVIENT LE SÉJOUR



FIGURE 25 - ZONE DE RENCONTRE À WAREMME, PLACE DE L'ÉCOLE MOYENNE

Comparaison entre zone 30, zone résidentielle, zone de rencontre

Nous pourrions considérer ces trois dispositifs comme des variantes d'une même logique de réduction de vitesse, alors qu'ils poursuivent en réalité des objectifs différents.

Voici une synthèse en trois niveaux :

1. **Le principe fondamental de chaque dispositif**
2. **Un tableau comparatif**
3. **Un arbre de décision pratique**

1. Le principe de chaque dispositif

Zone 30 : « On circule toujours, mais plus lentement »

La fonction principale de la rue reste la circulation. On cherche principalement à :

- réduire la vitesse ;
- améliorer la sécurité ;
- favoriser la cohabitation avec les piétons et cyclistes.

Question clé : « ***Cette rue doit-elle continuer à assurer une fonction de circulation importante ?*** ». Si oui, la zone 30 est souvent la réponse. La zone 30 est appliquée systématiquement aux abords des écoles sur les voies où il y a de la circulation (même sur voirie régionale).

Zone résidentielle : « On habite d'abord, on circule ensuite »

La fonction principale devient l'habitat. La circulation (20 km/h) reste autorisée mais devient secondaire. Le piéton peut utiliser toute la largeur de la voirie.

Nous cherchons à :

- privilégier les habitants ;
- réduire fortement les nuisances ;
- créer un espace de vie.

Question clé : « ***Cette rue sert-elle principalement aux habitants ?*** ». Si oui, la zone résidentielle devient pertinente.

Zone de rencontre : « On séjourne d'abord, on circule ensuite »

La fonction principale devient le séjour. Le piéton est prioritaire. Nous ne parlons plus principalement d'habitat mais de :

- commerce ;
- Horeca ;
- place publique ;
- centre de village ;
- espace d'animation.

Question clé : « ***Voulons-nous que les gens restent, se rencontrent, consomment ou fréquentent l'espace ?*** ». Si oui, il faut envisager une zone de rencontre.

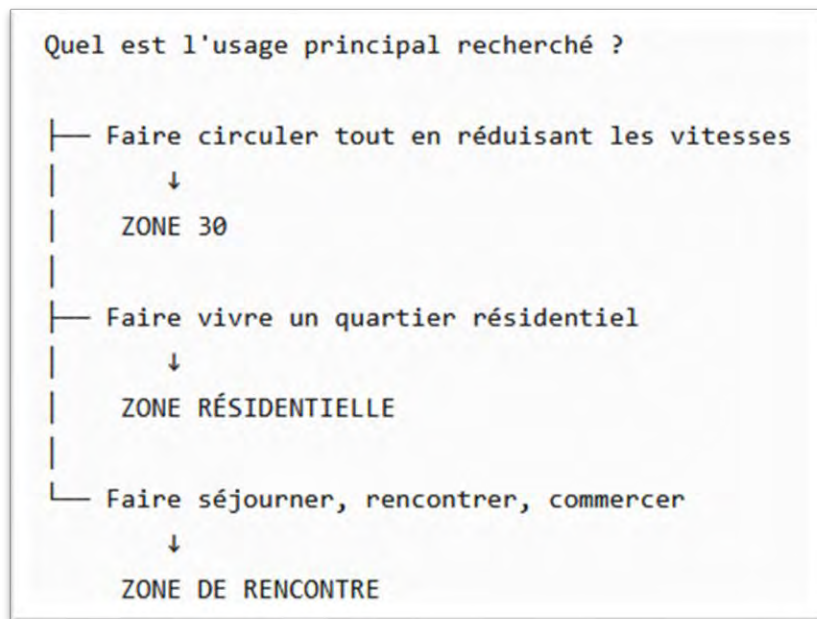
2. Tableau comparatif

Critère	Zone 30	Zone résidentielle	Zone de rencontre
Vitesse maximale	30 km/h	20 km/h	20 km/h
Fonction dominante	Circulation	Habitat	Séjour
Piéton sur toute la largeur ?	Non	Oui	Oui
Priorité du piéton ?	Non	Oui	Oui
Trafic automobile accepté ?	Oui	Faible	Faible à modéré
Transit compatible ?	Parfois	Peu compatible	Peu compatible
Nécessite une requalification ?	Pas toujours	Souvent	Souvent
Stationnement	Normal	Organisé explicitement	Organisé explicitement
Adapté aux commerces ?	Oui	Peu	Très
Adapté aux quartiers résidentiels ?	Oui	Très	Moyennement
Coût de mise en œuvre	Faible à moyen	Moyen à élevé	Moyen à élevé

Le critère le plus important : la fonction recherchée

Cas 1 Rue de village avec : • maisons ; • quelques voitures ; • vitesse excessive ; • peu d'activités. → Zone 30 Objectif : réduire la vitesse.	Cas 2 Lotissement résidentiel : • enfants qui jouent ; • circulation locale uniquement ; • très peu de trafic. → Zone résidentielle Objectif : faire comprendre que l'espace appartient d'abord aux habitants.
Cas 3 Place de village : • cafés ; • commerces ; • marché ; • nombreux piétons. → Zone de rencontre Objectif : favoriser le séjour.	Cas 4 Rue commerçante en centre-ville → Généralement zone de rencontre La zone 30 ne change pas suffisamment le statut de l'espace.
Cas 5 Traversée de village → Généralement zone 30 La circulation reste une fonction essentielle.	Cas 6 Nouveau quartier résidentiel → Souvent zone résidentielle C'est le dispositif le plus cohérent avec la fonction du lieu.

3. Arbre décisionnel simplifié



Si nous devons différencier les 3 dispositifs en 10 secondes top chrono :

- **Zone 30** = la voiture reste chez elle, mais roule moins vite.
- **Zone résidentielle** = les habitants deviennent prioritaires.
- **Zone de rencontre** = l'espace public devient un lieu de séjour avant d'être une voirie.

FICHE 8 – RUE SCOLAIRE

Définition

Une rue scolaire est une voirie dont l'accès est temporairement interdit à la circulation motorisée aux heures d'entrée et de sortie des élèves. Elle vise à sécuriser les abords des établissements scolaires et à favoriser les déplacements actifs [1][2].

Règles de circulation applicables (art. 22undecies)

Pendant les heures d'application, la voie publique est réservée aux piétons, aux cycles et aux speed pedelecs. N'y accèdent que les véhicules prioritaires en mission, les véhicules munis d'une autorisation du gestionnaire de voirie et les catégories expressément dérogées par le panneau additionnel. Les riverains ne bénéficient d'aucune dérogation de plein droit : pour entrer comme pour sortir, il leur faut une autorisation — la commune a donc intérêt à arrêter la procédure de délivrance avant la mise en service. Ces conducteurs circulent à l'allure du pas, cèdent le passage et la priorité aux piétons et aux cyclistes, s'arrêtent au besoin, et ne les mettent ni en danger ni en difficulté.

Qui tient la barrière ? Le code de la route ne crée aucun statut pour la personne qui place et retire la signalisation : il revient à la commune de désigner formellement qui en a la charge. Cette personne n'a pas, de ce seul fait, le pouvoir d'arrêter la circulation ni de donner des indications aux conducteurs. Ce pouvoir appartient au surveillant habilité (art. 40bis), désigné à cet effet et seul autorisé à arrêter la circulation au moyen du disque représentant le signal C3. Si l'école souhaite que la personne présente puisse réguler les véhicules autorisés, ce statut doit être sollicité auprès de la commune et de la zone de police.

Objectifs

- Améliorer la sécurité des enfants aux abords de l'école [1].
- Réduire les conflits entre piétons, cyclistes et véhicules motorisés [2].
- Encourager les déplacements à pied et à vélo [2].
- Améliorer la qualité de l'environnement scolaire [1].

Comment l'utiliser ?

- Aux abords d'écoles générant des flux importants de dépose-minute [1].
- Lorsque des itinéraires alternatifs permettent d'assurer la circulation locale [2].
- Dans le cadre d'une démarche plus globale de mobilité scolaire [2].
- Comme mesure test avant des aménagements plus pérennes [3].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque les reports de circulation ne peuvent être gérés correctement [2].
- Lorsque l'adhésion de l'établissement scolaire est insuffisante [1].
- Lorsque les conditions d'encadrement ne peuvent être assurées au démarrage [1].
- Lorsque la rue est desservie par une ligne régulière de transport en commun sans que l'opérateur ait été associé au projet [5]

Difficulté de mise en œuvre - niveau 2/3 (moyen)

Les aménagements sont généralement limités, mais la réussite repose sur la mobilisation de l'école, des parents, de la commune et parfois de bénévoles [1][2].

Coût indicatif : € à €€ : barrières, signalisation temporaire.

Points d'attention

- Associer la direction et l'équipe éducative dès le début du projet [1].
- Informer clairement les parents et riverains [2].
- Prévoir une période de test et d'évaluation [3].
- Intégrer la rue scolaire dans une stratégie plus large de mobilité scolaire [2].
- Indicateurs de suivi : nombre de véhicules aux abords sur les trente minutes d'entrée et de sortie (voir fiche D1) et part modale des élèves, relevée par un comptage en classe.

Références et pour aller plus loin...

[1] SPW Mobilité – Guide méthodologique des rues scolaires.

[2] CeMathèque n°42 – *Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?*

[3] CeMathèque n°52 – *Aménagements tests. D'une approche globale aux (bonnes) raisons de s'intéresser à des mesures temporaires.*

[4] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 *Modes actifs – Piétons* (2025).

[5] Sécurithèque n°501 La rue scolaire



FIGURE 26 - EXEMPLE D'UNE RUE SCOLAIRE MONTRANT L'IMPLICATION DE PERSONNES DE RÉFÉRENCE POUR GÉRER L'ACCÈS (SOUVENT DU PERSONNEL DE L'ÉCOLE) [5]



FIGURE 27 - SOURCE D'INSPIRATION, PROJET MISANT SUR L'APPORT DE COULEUR [1]

FICHE 9 – RUE À JEU

Définition

Une rue à jeu est une voirie temporairement fermée à la circulation motorisée où toute la largeur de la voie publique est réservée aux jeux, principalement des enfants. Les personnes qui jouent y sont assimilées à des piétons et les véhicules autorisés doivent circuler à l'allure du pas en cédant la priorité aux usagers présents dans l'espace public [1][5].

Objectifs

- Favoriser le jeu libre et les activités de quartier dans l'espace public [1].
- Renforcer les liens sociaux et la convivialité entre habitants [2].
- Permettre une réappropriation temporaire de l'espace public par les riverains [1][2].
- Sensibiliser à un meilleur partage de la rue et à des usages moins centrés sur l'automobile [2].

Comment l'utiliser ?

- Dans des rues ou quartiers à vocation principalement résidentielle, sans trafic de transit et non desservis par une ligne régulière de transport en commun [5].
- Lors d'animations de quartier, d'activités estivales ou d'initiatives citoyennes [2].
- Comme outil d'urbanisme tactique permettant de tester temporairement une réaffectation de l'espace public au profit des usages sociaux et récréatifs [3].
- En s'appuyant sur l'implication des habitants pour l'organisation et le bon déroulement de l'initiative [2][5].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Sur des voiries assurant une fonction importante de transit.
- Lorsque les conditions de sécurité ou d'accessibilité des services de secours ne peuvent être garanties [3][4].
- Lorsque la rue constitue le seul accès vers d'autres voiries ou risque de créer un enclavement [5].
- Lorsque l'adhésion minimale des riverains ou des acteurs locaux n'est pas réunie.
- Lorsque les reports de circulation risquent de générer des nuisances importantes dans les rues voisines.

Difficulté de mise en œuvre

Niveau 2/3 (moyen)

La mise en œuvre repose principalement sur une signalisation temporaire et l'organisation locale du dispositif. Elle nécessite toutefois une préparation administrative, une information des riverains et une coordination avec les services communaux concernés [2][4][5].

Coût indicatif : € : barrières et signalisation, gestion par bénévoles.

Points d'attention

- Vérifier les conditions réglementaires applicables et les autorisations nécessaires [3][4][5].
- Informer clairement les riverains, les services de secours et les usagers concernés.
- Prévoir une signalisation visible et conforme à la réglementation.

- Les véhicules de visiteurs, livreurs ou clients de commerces ne sont pas autorisés à circuler dans la rue à jeu pendant les périodes concernées [5].
- Identifier un référent (« parrain ») pour chaque rue concernée afin de faciliter l'organisation et le suivi du dispositif [5].
- Évaluer la participation et les retours des habitants afin d'envisager une reconduction ou d'autres formes de réappropriation de l'espace public.
- Indicateurs de suivi : nombre de séances organisées et de participants, et nombre de rues candidates la saison suivante.

Références et pour aller plus loin...

[1] Police intégrée – *Zones réservées au jeu : les enfants se réapproprient la rue* : [ici](#)

[2] Ville de Bruxelles – *Rue aux jeux* : [ici](#)

[3] Sécurothèque – *Signal C3 : accès interdit dans les deux sens à tout conducteur* : [ici](#)

[4] Sécurothèque – *Rendre réglementaires des interdictions et restrictions de circulation* : [ici](#)

[5] Ville de Waremmes – *Rue réservée au jeu – Note explicative*, 1er juin 2026.

[6] Ville de Wezembeek Oppem – Rue réservée au jeu. Lien : [ici](#)

Note de conventions avec les parrains et/ou marraines - Rue réservée au jeu

Nom de la rue : _____

Du numéro _____ au numéro _____ inclus

Date de début : _____ Date de fin : _____

Chaque fois de _____ heures à _____ heures

Répartition des tâches

Que font les services communaux de Wezembeek-Oppem ?

Ils livrent les barrières nécessaires, sur lesquelles sont fixés les signaux routiers requis.

Ils assurent les parrains et marraines tant pour leur responsabilité civile que contre les accidents corporels.

Les autres habitants restent responsables des dommages éventuels causés par eux ou par leurs enfants.

Que font les parrains et les marraines ?

Les parrains et marraines sont chargés de la préparation de la rue réservée au jeu. Les parrains et marraines installent les barrières à l'heure de début demandée et les retirent à l'heure de fin, ou plus tôt lorsque le temps est très mauvais.

Les parrains et marraines notifient les éventuels problèmes ou irrégularités au département des loisirs ou à la police.

Important : Les présentes conventions s'appliquent uniquement aux parrains et marraines de la rue réservée au jeu. Elles ne peuvent pas être déléguées à d'autres habitants.

FIGURE 28 - EXEMPLE DE CONVENTION ENTRE LA COMMUNE ET LE/LA/LES PARRAIN(S) MARRAINE(S) D'UNE RUE À JEU (COMMUNE DE WEZEMBECK OPPEN) [6]

FICHE 10 – LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Définition

La politique de stationnement consiste à organiser l'offre de stationnement afin de répondre aux besoins des différents usagers tout en soutenant les objectifs de mobilité, de sécurité routière et d'aménagement de l'espace public [1].

Le stationnement n'est pas une finalité en soi : il constitue un levier permettant d'influencer les comportements de déplacement et l'usage de l'espace public [1].

Objectifs

- Garantir l'accessibilité des commerces, services et équipements [1].
- Favoriser une utilisation plus efficace de l'espace public [2].
- Encourager les déplacements à pied, à vélo et en transports publics [1][2].
- Réduire le stationnement de longue durée dans les secteurs où l'espace est limité [1].

Comment l'utiliser ?

- Réaliser une **étude de stationnement** afin de caractériser l'offre et la demande (riverains, visiteurs, navetteurs, commerces, etc.) [1].
- Adapter la gestion du stationnement aux objectifs poursuivis : rotation commerciale, stationnement résidentiel, intermodalité, etc. [1].
- Réexaminer l'occupation de l'espace public lorsqu'un projet vise à améliorer les conditions de déplacement des piétons ou cyclistes ou à créer davantage d'espaces de séjour [2][3].
- Lorsque l'espace est limité, prioriser les usages les plus pertinents [1].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque les besoins réels de stationnement ne sont pas connus [1].
- Lorsque la suppression de places est envisagée sans analyse préalable.
- Lorsque les mesures risquent simplement de déplacer le problème vers les rues voisines [1].

Difficulté de mise en œuvre

Niveau 2/3 (moyen)

Les outils de gestion sont nombreux, mais les arbitrages liés à l'occupation de l'espace public sont souvent sensibles et nécessitent concertation et communication [1].

Coût indicatif : €€ : dépend fortement de l'ampleur (horodateurs, réaménagement).

Points d'attention

- Le stationnement est une thématique particulièrement émotionnelle et sensible.
- Une bonne communication permet d'expliquer les objectifs poursuivis et les bénéfices attendus.

- Les aménagements temporaires peuvent constituer un outil intéressant pour tester des évolutions avant leur pérennisation [4].
- Évaluer les effets des mesures après leur mise en œuvre.
- Indicateurs de suivi : taux d'occupation et de rotation, part des usagers de longue durée sur les places à rotation (voir fiche D4), à trois mois puis à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 6P *Le stationnement* (2025).

[2] CeMathèque n°42 – *Une circulation apaisée dans les villes et villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?*

[3] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 2 *Territoire* (2025).

[4] CeMathèque n°52 – *Aménagements tests*.

L'offre



de 8h00 à 18h00, 2 places offrent 2 x 10h = **20h de stationnement**

La demande



Un usager a stationné 10 heures

10 usagers ont stationné une heure

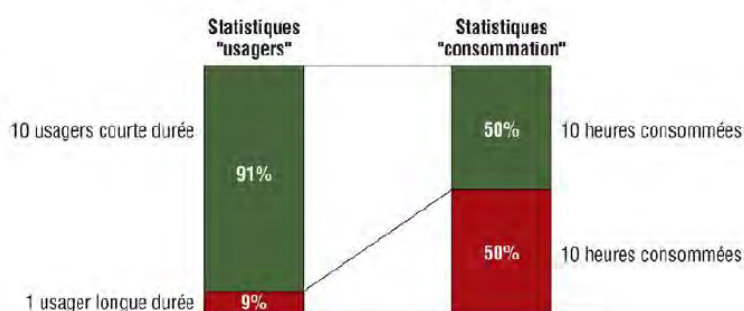


FIGURE 29 - SCHÉMA ILLUSTRANT BIEN LE LIEN ENTRE OFFRE DE STATIONNEMENT ET DEMANDE, AVEC LA NOTION DE DURÉE. LA DURÉE PEUT-ÊTRE NATURELLE OU INDUITE PAR LA COMMUNE (SYSTÈME PAYANT OU LIMITATION DE DURÉE).

Commentaire :

Le stationnement est un levier de gestion de la mobilité au service des objectifs de la commune. Son organisation doit être adaptée aux besoins du territoire et aux usages recherchés. Ainsi, une commune peut instaurer du stationnement payant ou à durée limitée en centre-ville afin de favoriser la rotation des véhicules et l'accès aux commerces, réserver des emplacements aux riverains, créer des zones de dépose-minute aux abords des écoles ou encore réaffecter certaines places au profit d'espaces publics de qualité, d'aménagements cyclables ou de plantations. Le stationnement ne constitue donc pas une finalité en soi, mais un outil permettant de soutenir l'attractivité, la sécurité et la qualité de vie.

FICHE 11 – LE STATIONNEMENT VÉLO

Définition

Le stationnement vélo regroupe l'ensemble des équipements permettant aux cyclistes de stationner leur vélo de manière sécurisée, confortable et pratique. Il constitue un maillon essentiel de toute politique cyclable [1].

Objectifs

- Faciliter l'usage quotidien du vélo [1].
- Réduire le risque de vol et de dégradation [1].
- Améliorer l'intermodalité avec les transports publics [2].
- Encourager le transfert modal vers les modes actifs [1][2].

Comment l'utiliser ?

- Prioritairement à proximité des commerces, écoles, administrations, équipements sportifs et arrêts de transport public [1].
- Privilégier les **arceaux permettant d'attacher le cadre du vélo** ; éviter les pince-roues qui offrent un niveau de sécurité insuffisant [1].
- Développer progressivement l'offre : d'abord des arceaux répartis sur le territoire, puis des équipements sécurisés (box, consignes) là où la demande le justifie [1].
- Prévoir des équipements de recharge uniquement dans les lieux générant du stationnement longue durée ou une forte intermodalité (gares, mobipôles, pôles d'échange) [1].

Quand ne pas l'utiliser ?

- Lorsque l'emplacement est peu visible ou difficilement accessible.
- Lorsque les dispositifs ne permettent pas d'attacher correctement le vélo [1].
- Lorsque le besoin de stationnement n'a pas été évalué.

Difficulté de mise en œuvre - niveau 1/3 (facile)

La création de stationnement vélo nécessite généralement peu d'aménagements et représente un investissement limité par rapport à d'autres infrastructures de mobilité [1].

Coût indicatif : € : arceaux peu coûteux, faible investissement, plus onéreux pour du sécurisé (box, consigne)

Points d'attention [4]

- Anticiper les besoins futurs et permettre l'extension des équipements.
- Rechercher des emplacements bénéficiant d'un bon contrôle social afin de limiter les risques de vol.
- Adapter les équipements aux vélos cargos, remorques et vélos à assistance électrique.
- Assurer l'entretien et la lisibilité des équipements.
- Indicateurs de suivi : taux d'occupation des arceaux et nombre de vélos attachés hors dispositif, à un an.

Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 *Modes actifs – Vélo* (2025).

[2] Plan Wallonie Cyclable et documentation associée.

[3] Sécurothèque – Aménagements cyclables.

[4] Mobilité en Hesbaye – Planifier le déploiement du stationnement vélo sur le territoire.

[5] CeMathèque n°46 : Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques.

[6] Rapport Bruxelles environnement : Vadémécum vélo en Région de Bruxelles-Capitale : Recommandations relatives aux différents équipements de stationnement vélo

Destination au sein de la Région	Nombre d'emplacements de stationnement vélo
Entreprises, travailleurs	1 par tranche de 4 travailleurs ou 1 par tranche de 100 m ² de surface au sol
Gare ferroviaire, nœud intermodal, arrêt le long de lignes fréquentées	10% des voyageurs en partance, 25% des voyageurs arrivant à destination
Autres arrêts (transports en commun)	4-6 par arrêt
Magasins (en général)	1,5 pour 100 m ²
Rue commerçante	20 emplacements tous les 50 à 100 m
École primaire, adultes	1 pour 20 élèves
École primaire, élèves	1 pour 10 élèves
École secondaire	2 pour 10 élèves
Universités	2 pour 6 étudiants
Administrations publiques	2 par réception
Résidences (habitants)	1 par logement – 1 par chambre
Résidences (visiteurs)	1-2 pour 10 unités de logement
Salles de concert, théâtres, cinémas	1-2 pour 10 visiteurs
Installation sportive	3 pour 10 visiteurs
Stade, jour normal	1 pour 20 visiteurs
Stade, événement important	installations événementielles pour 5% des visiteurs
Musées	1 par tranche de 100 m ² d'espace d'exposition
Restaurant	1 pour 10 places

En Région bruxelloise :

AFFECTATION	DIMENSIONNEMENT
Logements	1 place/logement
Bureaux etc	1 place/200 m ² de surface plancher avec un minimum de 2 emplacements /immeuble
Activités diverses	Proposition motivée mais minimum 2 places/immeuble

A Namur :

AFFECTATION	DIMENSIONNEMENT
Logements	1 place/logement si plus de 5 logements
Bureaux - personnel	1 place/100 m ² de surface brute plancher avec un minimum de 2 emplacements /immeuble
Commerces	1 place/100m ² de surface de vente si surface > à 400m ²

A OLLN :

AFFECTATION	DIMENSIONNEMENT
Logements	1 place/chambre si logement <= 120m ² brut avec min 1 place si studio 1 place/chambre si logement > 120m ² brut avec min 2 places 3 chambres d'étudiant équivalent à 1 logement
Bureaux ou commerces : personnel	1 place/75 m ² de bureau 1 place/40 m ² de surface commerciale nette
Commerces : personnel	Dérogation possible à l'offre ci-dessus 1 place/3 employés si surface > à 400m ²

FIGURE 30 - ESTIMATIONS CHIFFRÉES DES BESOINS EN STATIONNEMENT VÉLOS [5] [6]

FICHE 12 – LA PRISE EN COMPTE DES PMR DANS L’ESPACE PUBLIC

Définition

Les personnes à mobilité réduite (PMR) regroupent toute personne rencontrant une difficulté de déplacement, de manière permanente ou temporaire : personnes en situation de handicap, personnes âgées, personnes blessées, parents avec poussette ou accompagnant un jeune enfant, etc. [1]. Leur prise en compte vise à garantir l’accessibilité, l’autonomie et la sécurité de tous les usagers dans l’espace public.

Objectifs

- Garantir l’accessibilité de l’espace public à tous [1].
- Renforcer l’autonomie des usagers.
- Améliorer la sécurité et le confort des déplacements.
- Favoriser l’inclusion et l’égalité d’accès aux services et équipements.

Comment l’utiliser ?

- Assurer la continuité des cheminements piétons [1].
- Limiter les obstacles et ruptures de parcours.
- Concevoir le mobilier urbain de manière accessible et lisible [1].
- Intégrer les besoins des PMR dès la conception des projets et non comme une correction ultérieure [2].

Quand ne pas l’utiliser ?

Cette approche devrait être intégrée à tout projet d’aménagement de l’espace public. La question n’est donc pas de savoir quand l’utiliser, mais comment la prendre en compte de manière pertinente.

Difficulté de mise en œuvre - niveau 2/3 (moyen)

Les principes sont connus et largement documentés. Leur intégration est toutefois plus efficace lorsqu’elle est prévue dès la conception du projet [1][2].

Coût indicatif : €€ : dépend du projet dans lequel c’est intégré.

Points d’attention

- Veiller à la qualité des traversées piétonnes (abaissement de bordures, bandes podotactiles lorsque nécessaire).
- Prévoir une largeur de cheminement suffisante pour les fauteuils roulants et poussettes.
- Limiter les obstacles (potelets, panneaux, terrasses, mobilier mal implanté).
- Vérifier la cohérence de l’ensemble du parcours et non uniquement de certains aménagements.
- Indicateurs de suivi : nombre de points noirs traités parmi ceux identifiés à l’audit (voir fiche D5) et longueur d’itinéraire accessible sans rupture.

Références et pour aller plus loin...

[1] Formation des Conseillers en Mobilité – Module 3 *Modes actifs – Piétons* (2025).

[2] Guide régional d'urbanisme et documents d'accessibilité du SPW.

[3] Centre de ressources Access-i.

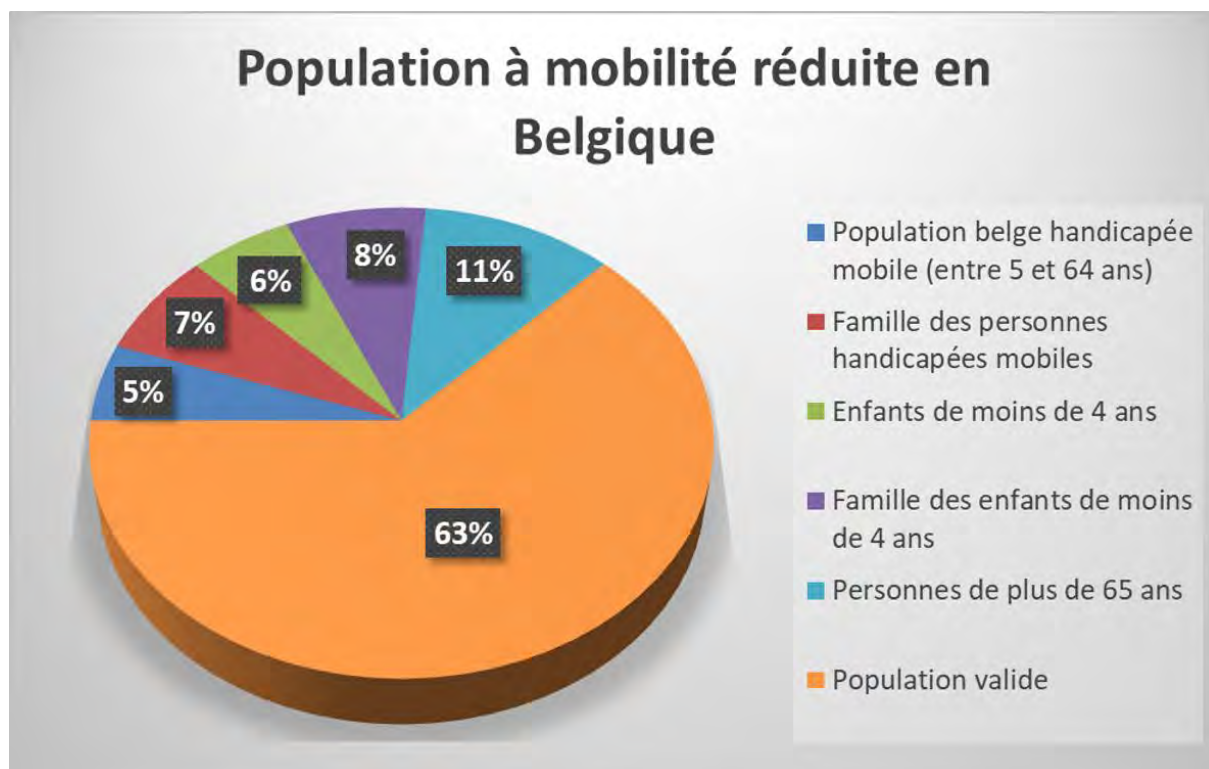


FIGURE 31 – STATISTIQUE INS/2003 . NON REPRIS, LA MOBILITÉ RÉDUITE TEMPORAIRE (JAMBE DANS LE PLÂTRE). CONCLUSION : ON EST TOUTES ET TOUS PMR À PLUSIEURS MOMENTS DE NOTRE VIE !



FIGURE 32 - EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS SOIT PRÉSENTANT DES DIFFICULTÉS (PANNEAU, DEVERS, PAVÉS, RELIEF), SOIT PRÉSENTANT UN AMÉNAGEMENT ADAPTÉ (RAMPE D'ACCÈS)

Conclusion

Les tableaux de synthèse présentés ci-dessous n'ont pas vocation à désigner une solution unique pour chaque situation. Ils constituent avant tout une aide à l'orientation permettant d'identifier les outils les plus susceptibles de répondre à une problématique donnée. Dans la pratique, les démarches les plus efficaces reposent souvent sur la combinaison de plusieurs leviers : diagnostic préalable, adaptation des régimes de circulation, gestion de l'espace public et, lorsque cela est pertinent, expérimentation par des aménagements temporaires.

Par où commencer ? Checklist en dix étapes

Du constat initial à l'évaluation, les étapes d'un projet d'apaisement. Aucune n'est facultative, mais leur ampleur s'adapte au projet : quelques semaines pour une rue, plusieurs mois pour un quartier.

	Étape	Ce que cela implique
☐	1. Formuler le problème, pas la solution	« Les voitures roulent trop vite rue X » est un constat ; « il faut une zone 30 » est déjà une réponse. Repartir du problème rouvre l'éventail des outils.
☐	2. Objectiver avant de décider	Choisir un ou deux diagnostics ciblés (partie I) plutôt qu'un état des lieux exhaustif. Le tableau « Quel diagnostic avant quel outil ? » indique lesquels.
☐	3. Raisonner à l'échelle du quartier	Une mesure prise rue par rue déplace le problème. Identifier dès ce stade les voiries susceptibles d'absorber le report de circulation.
☐	4. Identifier le gestionnaire de voirie	Voirie communale ou régionale : la réponse détermine qui décide. Sur voirie régionale, consulter le SPW au stade de l'esquisse, pas du dossier.
☐	5. Associer les acteurs concernés	Riverains, école, commerçants, zone de police, services communaux. Une mesure techniquement juste mais non partagée s'use vite.
☐	6. Choisir l'outil selon la fonction recherchée	Circuler plus lentement, habiter, séjourner : les tableaux de synthèse en fin de recueil orientent ce choix.
☐	7. Tester quand c'est possible	Un aménagement temporaire (fiche 2) coûte peu, se corrige, et transforme un débat d'opinions en observation partagée.
☐	8. Vérifier l'acte juridique et le budget	Règlement complémentaire ou ordonnance temporaire, délais d'approbation, coût de la signalisation et des aménagements. Ce sont les délais, plus que les travaux, qui commandent le calendrier.
☐	9. Mettre en œuvre et communiquer	Expliquer les objectifs avant la mise en service. La signalisation ne se place qu'une fois l'acte en vigueur et les aménagements achevés.
☐	10. Évaluer et ajuster	Reprendre les mêmes mesures qu'au diagnostic, à trois mois puis à un an. Formaliser les enseignements — y compris lorsqu'ils conduisent à revenir en arrière.

Tableau de synthèse des outils

Fiche	Outil	Objectif principal	Échelle d'intervention	Difficulté	Coût indicatif	Effet sur le trafic de transit	Transformation de l'espace public
1	Plan de circulation	Réorganiser les déplacements	Quartier / ville	★★★	€€€	Très fort	Faible à forte
1bis	Circulation locale et filtre modal	Eviter le transit, filtrer	Rue à quartier	★ à ★★★	€ à €€€	Très fort	Faible
2	Aménagements temporaires	Tester des solutions	Toutes échelles	★	€ à €€	Variable	Temporaire
3	Zone cyclable	Favoriser le vélo	Quartier / itinéraire	★★	€ à €€	Moyen à fort	Faible
4	Zone piétonne	Donner la priorité aux piétons	Rue / centre-ville	★★★	€ à €€€	Très fort	Faible à très forte
5	Zone 30	Réduire les vitesses	Rue / quartier	★★	€ à €€	Faible à moyen	Faible à moyen
6	Zone résidentielle	Prioriser l'habitat et le séjour	Quartier résidentiel	★★★	€€ à €€€	Fort	Moyenne à forte
7	Zone de rencontre	Prioriser le séjour et l'activité locale	Centre, place, rue commerçante	★★★	€€ à €€€	Moyen à fort	Moyenne à forte
8	Rue scolaire	Sécuriser les abords d'école	Rue	★★	€ à €€	Temporaire	Faible
9	Rue à jeu	Réappropriation temporaire de l'espace public	Rue	★★	€	Temporaire	Temporaire
10	Stationnement automobile	Gérer l'occupation de l'espace public	Rue / quartier / ville	★★	€€	Indirect	Faible à forte
11	Stationnement vélo	Faciliter l'usage du vélo	Site ponctuel	★	€	Aucun	Faible
12	PMR dans l'espace public	Garantir l'accessibilité universelle	Tous projets	★★	€€	Aucun	Variable

Quel outil pour quel problème ?

Si votre problème est...	Outils à envisager en priorité
Trafic de transit dans un quartier	Circulation locale uniquement, Plan de circulation
Vitesses excessives	Zone 30, aménagements de modération (<i>voir introduction partie 2 page 19</i>)
Insécurité à vélo	Zone cyclable, circulation locale uniquement, SUL
Centre de village peu convivial	Zone de rencontre, stationnement, aménagements temporaires
Trop de circulation devant une école	Rue scolaire
Manque d'animation et de vie locale	Rue à jeu, zone de rencontre, aménagements temporaires
Difficultés de stationnement	Étude de stationnement, stationnement automobile
Manque d'équipements vélo	Stationnement vélo
Accessibilité insuffisante	PMR dans l'espace public
Volonté de tester avant d'investir	Aménagements temporaires

Quel diagnostic avant quel outil ?

Le tableau ci-dessous rappelle quels outils de diagnostic mobiliser avant d'engager chaque dispositif. Un diagnostic marqué ● conditionne la pertinence même de la mesure : sans lui, le risque est de traiter une perception plutôt qu'un problème avéré, ou de déplacer la difficulté vers les rues voisines.

Fiche outil	D1	D2	D3	D4	D5	D6	Ce que le diagnostic doit établir
1. Plan de circulation	●	●	○			○	Hiérarchie réelle du réseau et reports prévisibles sur les rues voisines
1bis. Circulation locale / filtre modal	○	●				○	Que le transit est mesuré et non supposé ; où couper, qui déroge
2. Aménagements temporaires *	○		○			○	L'état de référence chiffré, sans lequel le test ne démontre rien
3. Zone cyclable	●	○	●			○	Des volumes et des vitesses compatibles avec la mixité
4. Zone piétonne	○			●	●	○	Flux piétons suffisants et report du stationnement possible
5. Zone 30	○		●			○	Le V85 réel : signalisation seule ou aménagements de crédibilisation ?
6. Zone résidentielle		●	●	○		○	Fonction résidentielle dominante et transit faible ou supprimable
7. Zone de rencontre	○	○	●	○	●	○	Fonctions de séjour existantes et trafic résiduel acceptable
8. Rue scolaire	●		○		○	●	Ampleur du dépose-minute, itinéraires alternatifs, adhésion de l'école
9. Rue à jeu	○	○				●	Adhésion des riverains, absence de transit et de desserte TC
10. Stationnement automobile	○			●		○	Un manque de places ou un problème de gestion ?
11. Stationnement vélo **					○	○	Localisation de la demande et qualité des accès
12. PMR dans l'espace public					●	○	Continuité des cheminements et hiérarchisation des points noirs

Légende — ● diagnostic indispensable avant décision ○ diagnostic complémentaire utile

D1 Comptages de trafic · D2 Analyse du trafic de transit · D3 Mesure des vitesses · D4 Étude de stationnement · D5 Audit piéton et PMR · D6 Enquête habitants

* Le diagnostic pertinent est celui de la mesure testée ; il doit être réalisé avant et après le test.

** Aucune fiche diagnostic ne couvre l'inventaire de la demande en stationnement vélo (voir à ce sujet le dossier thématique 'Planifier le déploiement du stationnement vélo sur le territoire').

Les quartiers apaisés ne se résument pas à une succession de mesures techniques. Ils traduisent une vision de l'espace public où les fonctions de séjour, de rencontre, de jeu et de déplacement actif retrouvent une place plus importante aux côtés des fonctions de circulation.

L'action pilote « *Prête-moi ta rue* »

C'est dans cette perspective que s'inscrit l'action pilote « Prête-moi ta rue » portée par le GAL Jesuishesbignon.be. Au-delà de la réalisation d'aménagements temporaires sur le territoire, cette démarche vise à développer une méthode simple, reproductible et adaptée aux réalités des communes rurales. L'objectif est non seulement de tester des solutions concrètes d'apaisement de l'espace public, mais également de produire un retour d'expérience, des outils méthodologiques et des recommandations permettant à d'autres communes de s'approprier la démarche.

En favorisant l'expérimentation, l'observation et le partage d'expériences, « Prête-moi ta rue » ambitionne ainsi de contribuer à la diffusion d'une culture de l'aménagement temporaire et de l'urbanisme tactique, au service de territoires plus sûrs, plus conviviaux et plus agréables à vivre.



Nous vous aidons à :

-  En tant que citoyen, exprimer votre besoin par rapport à la circulation
-  En tant que gestionnaire communal :
 -  Choisir une zone à apaiser accompagner la réflexion et la concertation
 -  Accompagner la mise en place d'un aménagement temporaire.

Nous contacter :

julien.daise@jesuishesbignon.be

info@jesuishesbignon.be



En collaboration avec les communes
de Amay, Awans, Berloz, Donceel,
Faimés, Fexhe-le-Haut-Clocher, Geer,
Oreye, Remicourt, Verlaine,
Villers-le-Bouillet et Waremme.

