



VILLE D'ANDENNE

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

SEANCE DU : 14 DECEMBRE 2020

Présent(e)s :

M. Claude EERDEKENS, Bourgmestre
MM. Vincent SAMPAOLI, Benjamin COSTANTINI, Guy HAVELANGE, Françoise LEONARD et Elisabeth MALISOUX, Echevins ;

MM. Sandrine CRUSPIN, Christian BADOT, Marie-Christine MAUGUIT, Etienne SERMON, Rose SIMON-CASTELLAN, Philippe MATTART, Philippe RASQUIN, Christian MATTART, Françoise TARPATAKI, Florence HALLEUX, Martine DIEUDONNE-OLIVIER, Cassandra LUONGO, Jawad TAFRATA, Kévin GOOSSENS, Caroline LOMBA, Christine BODART, Marie-Luce SERESSIA, Natacha FRANCOIS, Gwendoline WILLIQUET, Damien LOUIS, Hugues DOUMONT, Nathalie ELSEN et Eddy SARTORI, Conseillers communaux ;

M. Ronald GOSSIAUX, Directeur général

Présidence pour ce point : M. Philippe RASQUIN

Point 1 TER

Objet : Dossier de candidature de la Ville pour l'appel à candidature « Communes pilotes Wallonie cyclable 2020 »

Le Conseil,

En séance publique,

Vu l'urgence décrétée en début de séance à l'unanimité des membres présents ;

Vu les articles L 1122-20, L 1122-24, L 1122-30 al. 1^{er} et L 1122-34, § 1^{er} du Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Attendu que le Collège communal a décidé en date du 25 septembre 2020 de participer à l'appel à candidature du SPW Mobilité susmentionné ;

Attendu qu'un cofinancement de 750.000 € pour des aménagements en faveur de la mobilité cyclable sur le domaine communal pourrait être obtenu ;

Attendu que le dossier de candidature de la Ville doit être envoyé au comité de sélection pour le 31 décembre 2020

Attendu que celui-ci doit comprendre les éléments suivants :

- la délibération du Conseil communal approuvant le dossier de candidature ;
- la désignation du membre du Collège communal en charge du dossier de candidature et/ou de la politique relative au vélo au sein de la ville ou de la Commune ;
- la désignation et la qualité de la personne responsable du dossier de candidature et/ou de la politique relative au vélo au sein de l'Administration communale. Cette personne est Conseiller(ère) en Mobilité (CeM) ou le deviendra en participant à la formation organisée par le Service Public de Wallonie Mobilité - Infrastructures ;
- la désignation et la qualité de(s) (la) personne(s)-relais au sein d'autres services/entités locaux (tels que notamment le service relatif aux travaux publics, le service relatif à l'aménagement du territoire, police locale...) ;
- la mise en place d'une Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM),
- la mise en place d'une Commission communale vélo, constituée des personnes mentionnées ci-dessus, des autorités régionales (le Service public de Wallonie Mobilité -

Infrastructures), des représentants des associations des usagers, un/une délégué(e) de la Commission d'avis en matière de mobilité. Cette Commission communale vélo assurera la mise en œuvre des projets de politique cyclable ;

- la justification de l'intérêt à devenir Commune « *Wallonie Cyclable* » dans le cadre du présent appel à projets ;
- un état des lieux de la politique relative au vélo dans la Commune (tels que notamment les aménagements cyclables existants, les comptages, ...) ;
- une description du potentiel cyclable de la Commune (tels que le nombre d'usagers, pour quels types de déplacements, les pôles d'activités, les projets de développement ...);
- le projet de politique cyclable envisagé ;
- une description de la stratégie en matière de mobilité à long terme de la Commune en lien avec la vision FAST 2030 ;
- les liaisons cyclables envisagées à court, moyen et long terme ;
- le réseau cyclable global projeté.

DECIDE A L'UNANIMITE :

Article 1^{er}

D'approuver le dossier de candidature de la Ville pour l'appel à candidature « *Communes pilotes Wallonie cyclable 2020* ».

Article 2

Le dossier de candidature susmentionné fait partie intégrante de la présente délibération et sera reproduit à sa suite dans le registre des procès-verbaux.

Article 3

Une expédition conforme de la présente délibération sera transmise :

- à Madame Cécile MESTREZ, Coordinatrice du service de la Transition;
- au Service Public de Wallonie, Mobilité et Infrastructures, Direction de la Planification de la Mobilité, boulevard du Nord, 8 à 5000 NAMUR.

Ainsi fait en séance à ANDENNE, date que d'autre part.

PAR LE CONSEIL,

LE DIRECTEUR GENERAL,

LE PRESIDENT,

R. GOSSIAUX

P. RASQUIN

POUR EXTRAIT CONFORME,

LE DIRECTEUR GENERAL,

LE BOURGMESTRE,

R. GOSSIAUX

C. EERDEKENS

Vu pour rester annexé à la délibération

n° 1TER du 14 décembre 2020

du Conseil communal de la Ville d'ANDENNE

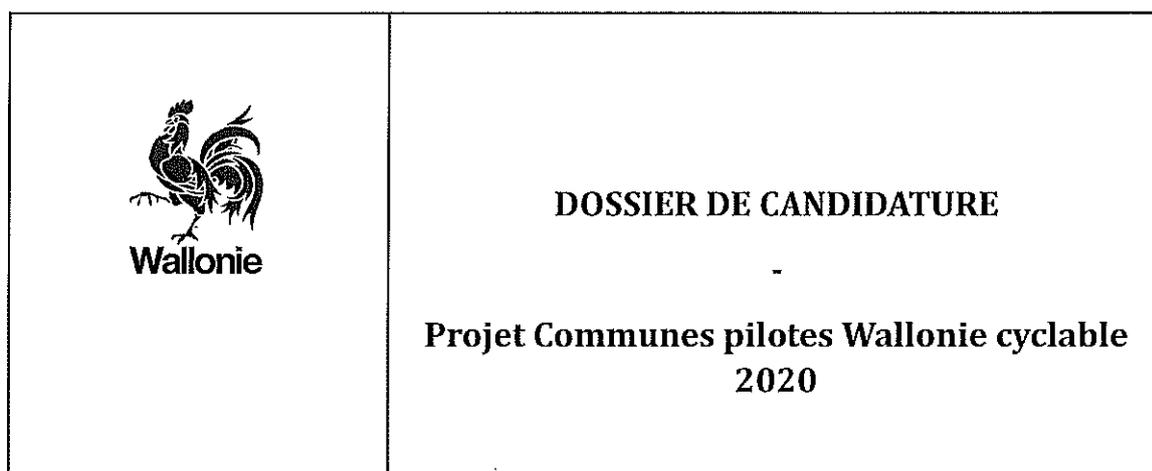
Par le Conseil,

Le Directeur général,

Le Bourgmestre,

Ronald GOSSIAUX

Claude EERDEKENS



Ce dossier de candidature doit être envoyé pour le 31 décembre 2020 au plus tard sous format papier, en double exemplaire, dans une enveloppe portant clairement la mention « Candidature communale au projet Communes pilotes Wallonie cyclable 2020 » à l'attention de l'administration compétente :

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
Mobilité et Infrastructures
Direction de la Planification de la Mobilité

Boulevard du Nord, 8
B-5000 NAMUR

La candidature est également transmise de manière électronique, sous format *.pdf*, à l'adresse suivante : wallonie.cyclable@spw.wallonie.be.

Administration communale de : Andenne

Personne de contact : Mme Cécile Mestrez

Tél. : 0494/13 87 60

email : cecile.Mestrez@ac.andenne.be

PIECES CONSTITUTIVES À JOINDRE AU PRESENT DOSSIER DE CANDIDATURE :

- la délibération du conseil communal approuvant le dossier de candidature sollicitant les subventions ;
- la justification de l'intérêt à devenir Commune « **Wallonie Cyclable** » dans le cadre du présent appel à projets ;
- un état des lieux de la politique relative au vélo dans la commune (tels que notamment les aménagements cyclables existants, les comptages, les différentes mesures existantes...);
- une description du potentiel cyclable de la commune (tels que le nombre d'usagers, pour quels types de déplacements, les pôles d'activités, les projets de développement...);
- une description du projet de politique cyclable envisagé, de la stratégie de la commune à développer le vélo quotidien pour en faire progressivement un mode majeur.
- les liaisons cyclables envisagées à court, moyen et long terme ;
- le réseau cyclable global projeté.
- une description de la stratégie en matière de mobilité à long terme de la commune en lien avec la vision FAST 2030 (hors vélo) ;

En outre, pour les communes du précédent projet "Villes pilotes Wallonie cyclable" lancé en 2010, il est demandé :

- de fournir une carte reprenant les différents aménagements cyclables existants et de mettre en évidence les aménagements réalisés dans le cadre de Wallonie Cyclable ;
- de fournir, sous forme d'un tableau, les rues concernées, le type d'aménagements réalisés et le coût des travaux réalisés.

Personnes et organes référents en matière de politique vélo :

1. Membre du Collège communal en charge du dossier/de la politique vélo au sein de la Commune.

NOM : Sampaoli

PRENOM : Vincent

FONCTION : Premier Echevin, chargé de la transition, des travaux et de la mobilité

ADRESSE : Place des Tilleuls 1 – 5300 ANDENNE

TELEPHONE : 085/84.96.49

EMAIL : vincent.sampaoli@ac.andenne.be

2. Personne responsable du dossier/de la politique vélo au sein de l'Administration communale. Cette personne est Conseiller(ère) en Mobilité (CeM) ou le deviendra en participant à la formation organisée par le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures :

NOM : Tuskan

PRENOM : Yasémin

FONCTION : Attachée au développement territorial

SERVICE : Développement territorial

ADRESSE : Place du Chapitre 7 – 5300 ANDENNE

TELEPHONE : 085/84.95.63

EMAIL : yasemin.tuzkan@ac.andenne.be

La personne responsable du dossier/de la politique vélo :

(Cocher les cases correspondantes)

est Conseiller en Mobilité.

n'est pas encore Conseiller en Mobilité.

Dans le second cas, la Commune s'engage à inscrire cette personne à la formation de Conseiller en Mobilité organisée par la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW Mobilité et Infrastructures.

Pour toute information relative à cette formation : <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-conseiller-en-mobilite/devenir-cem.html>

3. **Personne(s)-relais au sein d'autres services/entités.**

a. Service Travaux :

NOM : Delbrouck

PRENOM : Laurent

FONCTION : Agent technique en chef

TELEPHONE : 085/84.96.14

EMAIL : laurent.delbrouck@ac.andenne.be

b. Service Aménagement du Territoire :

NOM : Maquigny

PRENOM : Jean-Marie

FONCTION : Responsable du Service de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme

TELEPHONE : 085/84.95.90

EMAIL : jean-marie.maquigny@ac.andenne.be

c. Police locale :

NOM : Vanhees

PRENOM : Raphaël

FONCTION : 1^{er} inspecteur

TELEPHONE : 0485823519

EMAIL : zp.arches.circulation@police.belgium.eu

d. Autre : Office de Tourisme

NOM : Evrard

PRENOM : Valentine

FONCTION : Responsable de l'Office de Tourisme

TELEPHONE : 085/84.95.34

EMAIL : valentine.evrard@ac.andenne.be

Prom'Andenne

NOM : Danthinne

PRENOM : Geneviève

FONCTION : Chargée de projets

TELEPHONE : 085/84.96.44

EMAIL : genevieve.danthinne@promandenne.be

Regie sportive communale andennaise

NOM : Eerdekens

PRENOM : Xavier

FONCTION : Responsable

TELEPHOINE : 085/84.97.70

EMAIL : xavier.eerdekens@cs.andenne.be

4. **Membres d'une Commission communale Vélo, constituée des personnes suivantes : autorités régionales (délégué de la Direction des routes, ...), représentants des usagers, délégués de la Commission d'Avis (reprise au point 5 ci-dessous)** (le nombre de membres est laissé à votre appréciation)

Une Commission communale Vélo existe déjà.
Elle est composée des membres suivants :

/

Une Commission communale Vélo n'existe pas encore.
En conséquence, la Commune s'engage à en constituer une.

5. **Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM)**

Une CCATM existe.
Elle est composée des membres suivants :

a. Président :

NOM : Robert

PRENOM : Etienne

ORGANISME : /

FONCTION : Agent immobilier

TELEPHONE : 085.84.42.64

EMAIL : etienne.robert@immexperts.be

b. Secrétaire :

NOM : Maquigny

PRENOM : Jean-Marie

ORGANISME : Ville d'Andenne

FONCTION : Responsable du Service de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme

TELEPHONE : 085/84.95.90

EMAIL : jean-marie.maquigny@ac.andenne.be

c. Différents organismes représentés :

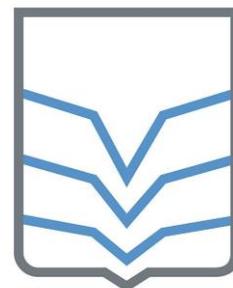
Une CCATM n'existe pas encore.
En conséquence, la Commune s'engage à en constituer

Appel à Projet Wallonie Cyclable

Villes pilotes 2020

PIECES JOINTES

Ville d'Andenne



VILLE D'ANDENNE

Table des Matières

I. Pourquoi souhaitons-nous devenir Wallonie cyclable ?	P.8
II. Etat des lieux de la politique relative au vélo dans la commune	P.9
1. Les aménagements existants	P.9
2. Les mesures communales en faveur du vélo	P.10
3. En chiffre	P.11
4. Via la consultation des citoyens	P.12
III. Description du potentiel cyclable de la commune	P 13
1. Une ville du quart d'heure...	P. 13
2. ... freiné par le relief	P.13
3. Potentiel modal	P. 14
4. Les lieux d'attractivités du territoire	P.15
4.1 Les activités économiques	P.15
4.2. Les établissements scolaires	P.16
4.3. Les lieux touristiques et de loisirs	P.16
4.4. Lieux administratifs et d'accueil du public	P.17
4.5. Axe structurant : Les chemins de halage	P.18
5. Points Noirs : Les traversées	P.18
IV. Description du projet de politique cyclable envisagé, de la stratégie de la commune à développer le vélo quotidien pour en faire progressivement un mode majeur	P.20
1. Une signalétique pour inciter les déplacements vélos et rendre compte de la proximité des lieux	P.20
2. Une politique de soutien au déplacement domicile-travail	P.21
3. Une approche globale autour des écoles.	P.21
4. Un atelier réparation vélo associatif	P.22
5. Une veille constante – une politique structurelle	P.24
6. Une politique en faveur du vélo dans les outils locaux d'aménagement du territoire.	P.26
V. Les liaisons cyclables envisagées à court, moyen et long terme.	P.27
1. A court terme	P.26
2. A moyen terme	P.27
3. A long terme.	P.27
VI. Le réseau cyclable global projeté	P.29
1. Liaisons intra-urbaine et de proximité.	P.29
2. Liaisons vers la Meuse	P.30
3. Liaisons intervillages	P.30
4. Des voies apaisées en faveur des modes doux.	P.30
5. Un maillage de parkings vélo aux endroits stratégiques, relié par notre réseau cyclable.	P.31
VII. Description de la stratégie en matière de mobilité à long terme de la commune en lien avec la vision FAST 2030.	P.32

L Pourquoi souhaitons-nous devenir Wallonie cyclable ?

En 2019, la Ville d'Andenne a résolument tourné sa politique vers la transition écologique et solidaire et la Smart city, comme en témoigne sa Déclaration de politique communale.

La mobilité fait partie des enjeux fondamentaux pour faire d'Andenne une ville durable.

Notre candidature comme "Commune pilote Wallonie cyclable" prend place dans une réflexion globale sur la politique de mobilité déployée par la Ville. Ainsi la mobilité se décline sous trois axes dans le Plan stratégique transversal :

- Etablir un plan communal de mobilité
- Favoriser la mobilité douce
- Encourager la mobilité douce chez les employés communaux

Plusieurs actions de sensibilisation ont eu lieu dans ce cadre (cf. infra) tandis que le marché pour réaliser l'étude pour élaborer un plan communal de mobilité est en voie d'être attribué.

Elle prend place également dans une volonté politique d'utiliser le numérique pour gérer les infrastructures routières, développer des solutions de mobilité intelligente et faciliter le dialogue avec les usagers ainsi que dans une démarche allant vers toujours plus de consultation et de dialogue entre habitants et pouvoirs locaux.

Un volet mobilité figure dans le Plan d'action Energie Climat de la Ville d'Andenne (coordonné par le BEP pour l'arrondissement de Namur) avec un objectif clair de décarboner les consommations liées aux déplacements.

Enfin, les actions reprises dans notre candidature répondent également à la demande des citoyens consultés pour l'élaboration, toujours en cours, du Programme communal de développement rural (PCDR) et concrétisée dans les fiches actions suivantes :

- Reconnecter le territoire communal avec son fleuve par les modes doux
- Mettre en œuvre un PCM, Plan Communal de Mobilité
- Développer et valoriser les mobilités douces
- Favoriser les modes de transports doux, collectifs, intermodaux ou novateurs
- Développer des aires de covoiturage

Néanmoins, nous n'en sommes qu'à nos débuts. Comme détaillé ci-dessous, Andenne compte peu d'aménagements cyclables, peu de mesures incitatives et d'actions de sensibilisation à ce jour. La fédération d'une communauté cycliste andennaise et le dialogue avec celle-ci en sont aux prémices.

L'appel à postuler comme « Commune Wallonie Cyclable » est pour nous une formidable opportunité offerte dans un timing parfaitement adéquat.

II. Etat des lieux de la politique relative au vélo dans la commune

1. Les aménagements existants

Les chemins de halage

Andenne se situe dans un territoire encaissé où la vallée de la Meuse est le principal espace plat et axe de transit. C'est tout naturellement là que s'accumulent liaisons routière, navigable, ferroviaire et donc cyclable, avec le Ravel prenant part le long des chemins de halage de part et d'autre des rivages de la Meuse.

C'est surtout la rive droite de la Meuse qui est aménagée, puisqu'elle constitue également l'Eurovélo 6. Le chemin de halage au Nord (rive gauche) est discontinu, moins facilement accessible et moins bien signalé.

En dehors de l'axe aménagé sur la Meuse, il n'existe quasiment pas d'aménagements cyclables, si ce n'est quelques courtes pistes cyclables marquées :

- sur la traversée du centre d'Andenne de la N90 (de manière discontinue et uniquement dans un sens de circulation) ;
- traversée du pont Salvador Allende reliant Andenne-centre à Seilles.

Il n'existe cependant pas d'itinéraires cyclables signalés sur le territoire, si ce n'est le long du RAVEL.

Il existe toutefois des itinéraires cyclables touristiques identifiés par l'office du tourisme, ainsi que l'ouverture de plusieurs rues en SUL dans le centre d'Andenne et de Seilles.

Carte du réseau cyclable existant dans la Cartothèque en Annexe (Carte 1)

Aménagements en faveur de la mobilité douce et zones apaisées

L'ensemble des écoles se situe a minima en zone 30. D'autres zones 30 sont également présentes sur différents tronçons de la ville. Une dizaine de zones 30 expérimentales sont mises en place durant l'été.

Certaines, après analyse du trafic (respect de la vitesse, approbation par les usagers) sont validées et pérennisées par la suite.

Parkings vélo

Des parkings à vélo sont implantés à plusieurs endroits stratégiques du centre-ville d'Andenne, mais les usagers signalent leur manque de visibilité et surtout leur faible praticité (les cyclistes préférant des parkings arceaux classiques).

De plus, la plupart des zones d'attractivité commerciale ou économique touristique ou stratégique n'offrent pas de parkings sécurisés aux usagers.

Les principaux arrêts TEC ne disposent pas non plus de parkings vélo à proximité direct. Hormis au niveau de la gare d'Andenne, il n'existe pour le moment pas de parkings abrités ou sécurisés sur la ville.

Des parkings à vélo sont également situés aux différentes gares de la commune, sauf celle du château de Seilles où l'accès depuis un pont étroit rend le parking vélo impossible.

Cependant, pour chaque station, il n'existe qu'un seul parking vélo situé d'un côté des voies. Or, il est parfois compliqué et contraignant d'utiliser une passerelle piétonne avec

son vélo pour pouvoir l'attacher au parking (et parfois devoir retraverser la passerelle pour rejoindre son quai).

2. Les mesures communales en faveur du vélo

Comme exprimé dans l'introduction, la Ville amorce sa réflexion. Les deux actions recensées à l'heure actuelle sont la Semaine de la mobilité et la formation vélo-traffic par la zone de police. D'autres sont en réflexion pour être mises en place dès 2021 (cf. infra) en sus du Plan communal de mobilité en préparation.

Semaine de la mobilité :

La ville d'Andenne menait, pour la première fois, des actions dans le cadre de la semaine de la mobilité, du 16 au 22 septembre 2020.

A cette occasion, 4 opérations ont été menées en partenariat avec la locale du GRACQ d'Andenne et ProVélo Namur :

- Une formation vélo-traffic (5 participants) ;
- Une opération "J'adopte un vélo électrique pendant 3 mois". L'opération dure jusqu'au 4 janvier 2021 et la restitution des vélos ; une évaluation conjointe de l'expérience par la ville d'Andenne et ProVélo prestataire sera menée à l'issue de cette restitution.

C'est la première opération de ce type pour Pro Vélo Namur en-dehors de la capitale wallonne (11 participants) ;

- Une balade exploratoire à vélo avec les élus de la Ville ;
- Une opération « couque gratuite » pour les cyclistes, en collaboration avec 11 des 13 boulangeries de l'entité andennaise, celle-ci a touché 96 cyclistes en une demi-journée.

Au vu du succès public (119 personnes touchées par les opérations) et du retour positif de la part des partenaires et participants, le Collège communal a décidé de réitérer la participation de la Ville pour la prochaine semaine de la Mobilité.

Formation vélo-traffic par la Zone de Police :

La formation à la circulation à destination des élèves de 5^o et 6^o primaire de la Zone de Police (plus large que la commune d'Andenne), en partenariat avec la Cellule Education et Prévention de la Police fédérale ; service attaché auprès du Gouverneur de la Province de Namur, a lieu à l'Andenne Arena (formation sur mini-circuit).

Avec la réduction du personnel, elle est réduite à une année sur deux au lieu de chaque année (auparavant, elle comprenait la première année, pour les 5e, une formation circulation sur circuit, la deuxième année, pour les 6e, la formation brevet vélo. Cette dernière a été supprimée).

Pour la commune d'Andenne, cette action touche chaque année dix implantations scolaires (communale, libre, ou inscrit à la Fédération Wallonie-Bruxelles) et approximativement 500 élèves.

Cette offre de service est gratuite pour les écoles, les frais de fonctionnement étant pris en charge par la Zone de police.

Les services similaires proposés par des associations comme ProVélo par exemple sont quant à eux payants ; élément qui bloque la participation des écoles, le budget dont elles disposent devant garantir la mise en place de plusieurs activités scolaires.

Au niveau associatif :

Le GRACQ (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens) mène de nombreuses actions en faveur de la mobilité cyclable sur le territoire d'Andenne, une antenne locale existe depuis 2018.

Ce sont avant tout des actions de sensibilisation en faveur de la (re)mise en selle et de la sécurité des cyclistes.

Ils proposent également, de manière ponctuelle, des formations vélo-traffic accessibles à tous.

La Ville a soutenu financièrement plusieurs de ces actions, notamment dans le cadre de la Semaine de la mobilité. Une formatrice vélo-traffic est présente au sein du GRACQ d'Andenne.

Le Gracq a été très actif dans la consultation du projet de candidature Wallonie Cyclable et dans les relevés de terrains : points noirs, passages à aménager et/ou apaiser, voies prioritaires, liaisons à assurer, identification des lieux et types de parkings...

3. En chiffre

Les chiffres de la ZDP

La Zone de Police des Arches (Andenne, Assesse, Ohey, Fernelmont et Gesves) a pu nous communiquer quelques données chiffrées intéressantes concernant la circulation et l'usage du vélo à Andenne, que ce soit sur la circulation (vitesse et fréquence), l'accidentologie et le vol de vélo.

- Circulation et vitesse.

- Dans l'hypercentre d'Andenne, on constate une circulation très ralentie au niveau des rues Brun et du Commerce : très lentes <30km/h alors qu'un seul tronçon est en 30 (devant la place des Tilleuls).
- Sur les tronçons limités à 30km/h, la vitesse réglementaire est difficilement respectée :
 - Ancienne Chaussée de Ciney : 87% d'excès de vitesse ;
 - Rue Provost : 80% d'excès ;
 - Rue du Tienne : 62% d'excès ;
 - Rue Sainte Barbe : 42% d'excès ;
- Sur les tronçons hors agglomération, les vitesses réglementaires ne sont pas respectées

Des aménagements et de la sensibilisation pourraient être mis en place pour inciter les automobilistes à ralentir tels que ceux de la rue du Fond des Vaux (chicanes, rétrécissements de voiries, dos d'âne).

Globalement, ces contrôles de vitesse sont un outil important de vérification des vitesses imposées sur les tronçons et peut même avoir un rôle proactif d'adaptation de vitesses sur des tronçons où nous constatons déjà une vitesse réduite par rapport à la vitesse réglementaire¹.

¹ Propositions de politique d'aménagements ralentisseur à retrouver en partie VI.4., page 28 et Propositions d'aménagement Rue par Rue à retrouver en Annexe 5

- **Accidentologie**

De cette circulation, parfois dangereuse en termes de vitesse, la ZDP d'Andenne relève en 2020 neufs accidents signalés mettant en cause un ou des cycliste(s), dont :

- deux accidents avec dégâts matériels (les deux à la suite d'une collision avec un autre véhicule) ;
- six accidents avec blessés légers, dont deux à la suite d'une collision entre cyclistes ; un à la suite d'une perte de contrôle seul en cause ; trois à la suite d'une collision avec un autre véhicule ;
- un accident avec blessé grave (à la suite d'une perte de contrôle seul en cause).

Néanmoins, la police ne dispose pas de chiffres pour les éventuels accidents et dégâts matériels pour lesquels des constats amiables ont été rédigés entre les parties en cause et ce, sans intervention de la Police.

- **Vols de vélos**

La police d'Andenne a relevé 11 vols de vélos en 2020 :

- 5 vols simples (vélo non muni d'un système antivol),
- 4 vols qualifiés (système antivol forcé),
- 3 vols recensés dans le cadre de vols dans des habitations (vélos électriques).

Ceux-ci sont relativement stables par rapport aux années précédentes.

Comme pour les accidents mettant en cause des cyclistes, les chiffres des vols de vélo sont à prendre avec du recul, puisque l'on ne compte ici que les plaintes établies auprès de la ZDP.

4. Via la consultation des citoyens

Au-delà des chiffres, par ailleurs non exhaustifs, il était important pour nous d'intégrer l'avis des citoyens et usagers, connaître leurs impressions plus « sensibles » que les chiffres bruts qui peuvent être interprétés de manière très différente.

Pour cela, les citoyens ont eu l'occasion de s'exprimer sur la mobilité à deux reprises.

Consultation du PCDR

En 2017, pour l'élaboration du PCDR, une réunion s'est tenue dans chacun des neufs villages de l'entité et les habitants ont pu s'exprimer sur la mobilité dans toutes ses dimensions

Cette première consultation via le PCDR nous a permis d'identifier des difficultés et des potentialités de la ville d'Andenne en terme de mobilité, notamment douce :

- le manque d'une signalétique claire pour le vélo et piéton ;
- le problème de parkings vélos, notamment en terme de praticité et de sécurité ;
- le problème de sécurité notamment dans les hameaux, où il manque des accotements aménagés et où la vitesse réglementaire n'est pas forcément respectée ;
- le manque de liaisons douces entre les villages ;
- le manque de liaisons évidentes pour rejoindre le Fleuve ;
- l'encombrement du centre-ville par les véhicules motorisés ;
- le manque d'intermodalité.

Consultation en ligne dans le cadre de l'appel à projet Wallonie Cyclable.

Il nous a semblé important de lancer une nouvelle consultation pour l'élaboration de ce dossier de candidature. Celle-ci était axée spécifiquement sur les déplacements et l'usage du vélo et ouverte aux habitants d'Andenne, mais également aux usagers de la ville, qu'ils soient travailleurs ou étudiants.

Cette consultation avait ainsi pour but de faire un état des lieux de la mobilité cyclable à Andenne, les potentiels et les freins à lever.

Au total, ce sont 451 répondants qui ont nourri cette consultation, ouverte durant trois semaines, du 9 au 29 novembre 2020².

Dans la partie « diagnostic » de cette consultation, plusieurs résultats de l'enquête du PCDR en 2017 se sont vus confirmer, en axant et zoomant sur la situation spécifique du vélo à Andenne.

En résumé³, l'enquête a souligné :

- Le sentiment d'insécurité, notamment sur les axes structurants, et d'autant plus forts auprès des enfants, ce qui peut expliquer en partie la faible proportion d'enfants qui utilisent le vélo ;
- La difficulté à rejoindre les villages ;
- Le manque de parkings vélos et sécurisés (pour les stationnements longue durée).

III. Description du potentiel cyclable de la commune

1. Une ville du quart d'heure...

En tant que ville moyenne, bien que son territoire soit relativement étendu, Andenne peut être considéré comme une ville du quart d'heure : une grande part du territoire, se trouve à moins de 15 minutes d'un point à l'autre.

A minima, en 15 minutes à vélo, il est possible de rejoindre, soit le pôle central de la ville que représente la place des Tilleuls, soit l'une des différentes gares qui jalonnent le territoire andennais.

Carte la ville en 15 minutes à vélo dans la Cartothèque en Annexe (Carte 2)

2. ... freiné par le relief

La principale limite : le relief

A l'inverse de l'axe est-ouest, les traversées Nord-Sud sont plus limitées en raison des pentes importantes qu'elles impliquent. Le relief encaissé de la vallée de la Meuse concentre la densité d'habitation et les activités dans le creux de vallée. L'urbanisation est étalée sur les plateaux surplombant la Meuse (Coutisse, Bonneville, Vezin, Petit-Warêt, Ville-en-Warêt).

Ce relief de la vallée est apprécié par les cyclotouristes et les VTtistes, il l'est moins par les cyclistes du quotidien.

La plupart des axes Nord-Sud se dessinent là où le dénivelé est plus soutenable : le long des ruisseaux et rivières qui s'écoulent vers la Meuse.

² Enquête à retrouver sur <https://www.andenne.be/wallonie-cyclable-enquete/>

³ Le résumé de la consultation en ligne sur l'usage du vélo à Andenne est à retrouver en Annexe 2

Il s'agit donc d'utiliser en premier lieu ces voies pour opérer des aménagements en faveur du vélo.

Heureusement, la démocratisation du vélo à assistance électrique (VAE) a rendu les hauteurs de la commune beaucoup plus accessibles pour les cyclistes.

On constate déjà, depuis le début de la crise sanitaire Covid en mars 2020, une nette augmentation des achats de VAE chez les Wallons et une augmentation des déplacements à vélo sur le territoire d'Andenne.

3. Potentiel modal

Dans l'expectative de la politique favorable au vélo dans le train promise par le nouveau Ministre fédéral en charge des transports, Georges Gilkinet, la complémentarité vélo-train pourrait être facilitée et favorisée.

Le territoire d'Andenne bénéficie de 4 gares SNCB sur son territoire, une gare IC (avec un train vers Namur et Liège toutes les 30 minutes dans chaque sens en heure de pointe) à Seilles, et 3 autres gares Omnibus : Château de Seilles, Sclaigneaux et Namêche (avec un train toutes les heures dans chaque sens en heure de pointe).

On compte⁴ en descente journalière moyenne en jour de semaine :

- 1746 descentes à Andenne ;
- 136 à Château de Seilles ;
- 93 à Sclaigneaux ;
- 122 à Namêche.

Le TEC nous a également transmis un comptage des montées entre le 1er janvier 2020 et le 28 novembre 2020, donné à partir des validations en montées (il est estimé que +/- 20% de personnes ne valident pas à la montée) :

- ANDENNE « Place des Tilleuls » : 14.968 montées soit en moyenne 65 montées par jour en semaine (en prenant la même proportionnalité que pour la gare d'Andenne et en ajoutant les 20% "invisibles") ;
- ANDENNE « Ville – 4 Coins » : 57.823 montées, soit en moyenne 245 montées par jour en semaine ;
- SEILLES « Gare des Bus » : 7597, soit en moyenne 245 montées par jour en semaine.

Comme le dernier arrêt mentionné, les autres principaux arrêts du TEC sur le territoire d'Andenne se situent au niveau des différentes gares de la commune citée précédemment (Château-de-Seilles, Sclaigneaux et Namêche).

Ces arrêts et gares sont considérés comme des lieux prioritaires d'intermodalités.

Les axes cyclables structurant du futur réseau cyclable devront permettre de rejoindre ces nœuds modaux. Des aménagements sécurisés pour y laisser son vélo devront également y être pensés.

Carte du potentiel modal dans la Carthèque en Annexe (Carte 3)

⁴ Décompte de la SNCB d'octobre 2019, à retrouver sur le site internet de la SNCB : <https://www.belgiantrain.be/fr/about-sncb/entreprise/publications/travellers-counts>

4. Les lieux d'attractivités du territoire

4.1. Les activités économiques

La ville d'Andenne présente une activité économique très intense, notamment par sa situation géographique, au cœur de la dorsale wallonne, stratégiquement positionnée entre Namur et Liège. On dénombre ainsi pas moins de 400 sociétés, 1700 indépendants et 6000 salariés sur l'entité andennaise⁵.

Les Chiffres clés de Prom'Andenne :

8379 emplois en 2018 (+300 en un an) dont :

- 38% d'indépendant dans l'artisanat*
- 22% d'indépendants dans le commerce et le service*
- 36% dans l'industrie*

525 entreprises à Andenne en 2020 - 400 commerces en 2019

- 89% sont des PME de moins de 20 personnes*

Zones d'activités

Plusieurs zones d'activités, ainsi qu'une implantation commerciale relativement forte sont présentes sur la ville.

Les quatre principales zones d'activités économiques sur le territoire sont:

- Le zoning de Seilles, à proximité de la gare d'Andenne, compris entre le fleuve et les voies ferrées, comprenant environ 1400 emplois, dont plus 350 personnes travaillant à la prison d'Andenne ;
- Le zoning de Mecalys, qui vient tout juste de s'implanter le long de l'autoroute E42, à la limite nord de la ville, comprenant 500 emplois (le BEP estime qu'il accueillera entre 700 et 1000 personnes lorsque la zone sera en occupation complète) ;
- Le zoning de la Houssaie, comprenant 170 emplois ;
- Le zoning d'Anton, le plus petit, comptant environ 70 emplois.

Il sera donc intéressant de raccorder ces bassins d'emplois à notre futur réseau cyclable (dans une moindre mesure le zoning de Mecalys, situé à la limite nord de la commune et attenant à l'autoroute), afin d'inciter les employés de ces zonings à s'y rendre à vélo.

Commerces

En 2019, on comptait près de 400 commerces et une centaine d'établissements Horeca sur la commune d'Andenne, concentrés essentiellement sur le rue du Commerce et rue Brun (N90), et sur la perpendiculaire de celles-ci, l'avenue Reine Elisabeth (N920).

L'offre en commerces de la ville est donc très largement concentrée sur ces deux axes, ce qui amène à une forte congestion et une mobilité difficile à ce niveau-là.

L'aménagement de liaisons cyclables vers ces lieux de commerces, mais également de parkings à ces points, sera très important et pourra être un réel levier afin de fluidifier la circulation.

Toutefois, en dehors de cette zone de concentration commerciale dans le centre-ville d'Andenne, il existe également près de 150 commerces disséminés dans les différents villages et hameaux de la commune. Il sera donc également important de relier ces centres-villages aux habitations alentour par des liaisons cyclables.

⁵ Tous les chiffres à retrouver dans le tableau de bord économique de Prom'Andenne : <https://www.promandenne.be/tableau-de-bord-economique/>

Carte activités économiques dans la Cartothèque en Annexe (Carte 4)

En dehors des zones d'activités et de commerces qui drainent des déplacements quotidiens importants, il est une autre source de déplacements quotidiens qu'il s'agit de relier à notre futur réseau cyclable : les établissements scolaires.

4.2. Les établissements scolaires

Rendre les écoles accessibles, sécurisées et les relier aux grands pôles d'habitation est un enjeu fondamental.

En tant que non-motorisés, et représentant plus d'un millier de déplacements quotidiens, les écoliers représentent un vivier de cyclistes potentiels très important.

Les mettre en selle et dans la circulation dès le plus jeune âge les amène plus facilement à conserver ce mode de déplacement dans le futur.

Les enseignants et personnels scolaires bénéficieraient également largement de ces aménagements pour multiplier leurs déplacements à vélo.

On compte sur le territoire d'Andenne pas moins d'une vingtaine d'implantations scolaires, comprenant :

- Des écoles primaires communales avec 10 implantations : trois à Seilles, deux à Vezin, et une à Coutisse, Namêche, Sclayn, Landenne, Bonneville et Andenne-Centre ;
- Des écoles primaires de l'Institut Sainte Begge avec 5 implantations : deux à Andenne, une à Seilles, Namêche et Landenne ;
- Deux écoles secondaires : l'Enseignement libre de Sainte Begge et l'Athénée Royal Jean Tousseul, toutes les deux à Andenne ;
- Une école d'Enseignement provincial à Seilles, et une Ecole Industrielle et Commerciale à Andenne centre.

Un premier contact a été pris avec les responsables des différents établissements scolaires de la ville, ce qui a permis de connaître les estimations des cyclistes actuels et les aménagements proposés pour ceux-ci :

- globalement peu d'élèves viennent à vélo (jamais plus de 5 élèves par établissement) ;
- la moitié des établissements scolaires n'ont pas de parkings vélo au sein des établissements. Deux établissements en ont installé cette année, suite à des demandes de parents d'élèves. Aucun des parkings vélos existant n'est couvert ;
- à l'école Sainte-Begge de Petit-Warêt, une formation vélo-traffic est dispensée par l'agent de quartier depuis plusieurs années.

Carte des établissements scolaires dans la Cartothèque en Annexe (Carte 5)

4.3. Les lieux touristiques et de loisirs

Le tourisme à Andenne est relativement local : en 2020, 65% des visiteurs sont andennais et 22% du reste de la région wallonne.

Il est vrai que ces chiffres sont à replacer dans le contexte inhabituel de l'année et notamment des restrictions de déplacement. Néanmoins, en dehors de cette année 2020, les principaux visiteurs de l'Office de tourisme restent avant tout andennais. Les

promenades à pied et à vélo sur le territoire communal sont les informations les plus recherchées et les loisirs touristiques les plus présents à Andenne.

En plus des 20 km de Ravel sur le territoire de la commune, l'Office du tourisme d'Andenne dénombre :

- 13 itinéraires cyclables,
- 12 promenades à pied,
- 4 balades équestres,
- Une voie Jacquaire,
- Un GR (GR 575).

Le réseau points nœuds devrait par ailleurs venir étoffer les itinéraires cyclables de la ville d'ici la fin de l'année 2021.

Loin d'être un maillage à l'échelle de la commune, nous pourrions nous appuyer sur ce tracé comme un axe structurant et appuyer notre futur maillage des cyclistes du quotidien sur ce réseau cyclo-touristique.

Ce réseau "touristique" pourra notamment être complété par les panneaux de sentiers cyclables et pédestres installés à l'entrée des villages et qui est l'une des propositions envisagées dans le PCDR d'Andenne.

Enfin, nous avons identifié un ensemble de lieux d'intérêts, hors lieux d'attractivités économiques, qui nous semblaient importants à relier à notre futur maillage cyclable, à la fois pour leur intérêt institutionnel, ou culturel et touristique.

Carte des boucles cyclistes et des points nœuds projetés dans la Cartothèque en Annexe (Carte 6)

4.4. Lieux administratifs et d'accueil du public

De même, il nous paraît important d'identifier les lieux administratifs et autres lieux d'accueil du public, avant tout concentrés dans le centre-ville d'Andenne, que nous prendrons en compte dans nos liaisons cyclables, puisqu'étant des lieux amenant à une forte mobilité et avant tout dédiés aux habitants.

Cartes lieux d'intérêts dans la Cartothèque en Annexe (Carte 7)

Lieux « touristiques » et de patrimoine :

Pôle muséal du Phare,
Centre archéologique de la grotte
de Scladina ;
Thon (Classé Village de Wallonie),
Réserve Naturelle de Sclaigneaux,
Le Calvaire d'Andenne,
La Collégiale Sainte-Begge,
L'église Saint-Etienne de Seilles.

Lieux de loisirs :

- Maison des Jeunes Le Hangar,
- Centre culturel d'Andenne,
- YourLab, le FabLab d'Andenne,
- L'Andenne Arena,

4.5. Axe structurant : Les chemins de halage

Comme présentés précédemment⁶, les chemins de halage sont notre axe structurant sur lequel pourra s'appuyer le futur maillage cyclable de la ville d'Andenne.

Bien qu'ils soient critiqués pour leur manque d'entretien et en raison de portions manquantes (pour le chemin de halage sur la rive gauche), ceux-ci sont bien identifiés et plutôt appréciés des usagers et habitants⁷.

C'est par ailleurs en grande partie sur les chemins de halages que les boucles proposées par le GAL Meuse@Campagnes et l'Office du tourisme s'appuient : la majeure partie des boucles commence et/ou se termine au niveau de la Meuse et emprunte un tronçon du Ravel⁸.

Un chiffre

Andenne compte un peu plus de 20 km de RAVEL sur son entité, soit quasiment autant que Liège (27km de

Carte de synthèse de la potentialité dans la Cartothèque en Annexe (Carte 8)

5. Points Noirs : Les traversées

Au-delà des potentialités et des points forts du territoire en faveur de l'usage du vélo, et au-delà du frein que peut représenter le relief⁹, nous avons bien entendu relevé et identifié des points noirs sur le territoire ; où l'accessibilité et l'usage du vélo est fortement contraignante et où le sentiment d'insécurité vis-à-vis des véhicules motorisés est très prégnant.

Ces points noirs ont pu être identifiés grâce à l'appui de bénévoles et sympathisants de la locale du GRACQ d'Andenne avec qui des visites de terrain ont eu lieu au cours du mois

⁶ Voir la partie II.1., page 7

⁷ Le résumé de la consultation en ligne sur l'usage du vélo à Andenne est à retrouver en Annexe 2

⁸ Voir Boucles touristiques à vélo, Partie III.4.3., page 15 et la Carte 6 dans la Cartothèque en Annexe 1

⁹ Voir Partie III.2., page 11

d'octobre et novembre 2020. Les difficultés recensées par ce groupe spécialisé ont été confirmées et soulignées par une part importante de répondants à la consultation en ligne.

Globalement, ces points noirs correspondent avant tout à des traversées et se situent majoritairement à deux types d'endroits précis :

- aux carrefours de traversées des routes nationales,
- à la traversée et à l'embouchure des ponts de Meuse et des voies ferrées.

Est revenu également régulièrement le problème du chaînon manquant sur le chemin de halage nord, au niveau du zoning de Seilles, où le tronçon sur la rue Reppe n'est ni sécurisé, ni correctement signalé.

Traversée de la N968

- au débouché de la rue de Brichebo,
- au débouché de la rue du bourgmestre Orban,
- au débouché de la rue Saint Hubert,
- au débouché de la rue de Bellaire et la rue du Cortil
- **Traversée de la N942**
- au débouché rue de la Gare, rue Impasses de la Meuse et rue J-B. Wauthier,
- au débouché rue de la Gare et rue du Corteil,
- au débouché ruelle Moinesse

Traversée de la N921

- au croisement de la rue Froidebise et la rue des Saules
- au niveau de la place du Perron (intégrant la traversée des rues Delcourt et Winand, Hanesse et Lapierre, et rue des Polonais),
- au débouché de la promenade des Ours et la rue Frère Orban vers la place des Tilleuls,
- à la liaison vers le pont Salvador Allende depuis le Ravel (rive droite),
- au giratoire entre le pont Salvador Allende, rue des Marais, et rue de la station et la liaison vers le chemin de halage (rive gauche),
- au débouché de la rue du Parc et la rue de Monthessal,
- au débouché de la rue des Carriers et la rue du Roua (tronçon de 100m sur la N921)

Liste des points noirs identifiés

Traversée de la N90

- au débouché de l'avenue de Belle-Mine et la rue du Centenaire,
- au débouché du chemin de la Jonction et de la rue Charles Lahaye,
- au débouché de la place Tombu et la rue des Pipiers,
- au débouché de la rue Malevé et la rue Bertrand,
- au débouché de la rue Wouters,
- au débouché de la rue du fond des Vaux et de la rue du Baty,
- au débouché de la rue du Gouverneur Close et la rue Saint-Maurice,
- au débouché de la rue Parmentier et G. Jacoby,
- à la liaison vers le pont de Namêche depuis le Ravel,
- au croisement avec la N942 à Namêche,
- au croisement avec la N968 à Sclayn,
- au croisement avec la N921 à Andenne,

Ces points noirs sont donc avant tout sur les axes régionaux, gérés par la Région wallonne, et sur lesquels la commune n'a pas la main et ne peut donc pas proposer directement des aménagements dans le cadre de l'appel à projet « Wallonie Cyclable ».

Néanmoins, il est important de les souligner et de les présenter afin d'attirer l'attention au sein de la politique de mobilité de la Région wallonne sur des endroits prioritaires à aménager.

Par ailleurs, comme le précise l'appel à projet, certaines traversées de voies régionales, en accord avec le SPW Mobilité, pourront être imaginées et aménagées dans le cadre de cet appel à projet.

Certaines de ces traversées intégreront donc notre projet de maillage cyclable sur le territoire d'Andenne.

Cartes des points noirs dans la Cartothèque en Annexe (Carte 9)

IV. Description du projet de politique cyclable envisagé, de la stratégie de la commune à développer le vélo quotidien pour en faire progressivement un mode majeur

Pour tendre vers les Objectifs régionaux de multiplier par cinq les déplacements cyclables en Région wallonne, il est essentiel d'intégrer une approche globale et de concentrer ses actions sur de l'aménagement, mais également sur des mesures d'accompagnement et d'incitation vers la (re)mise en selle des habitants et usagers.

Pour cela, nous nous sommes basés sur les orientations du PCDR d'Andenne en termes de mobilité douce et sur les propositions suggérées dans le cadre de la consultation sur l'usage du vélo à Andenne ainsi que sur les orientations de politiques émanant des communes-pilotes du premier appel à projet Wallonie Cyclable.

1. Une signalétique pour inciter les déplacements vélos et rendre compte de la proximité des lieux

La signalétique est à la fois un outil d'aménagement et d'incitation à la mobilité douce. Pour l'imaginer, nous nous sommes appuyés sur les propositions du PCDR¹⁰ et inspirés des signalétiques visibles dans certaines grandes villes françaises et allemandes. Nous envisageons donc :

- des panneaux de directions vers les lieux stratégiques identifiés précédemment¹¹ ;
- des panneaux de directions vers les différents villages de la commune ;
- des panneaux d'information avec une carte des itinéraires signalés + cercle concentrique du minutage des accessibilités vélo+piéton (5-10-15 minutes par exemple).

Ces différents panneaux de directions indiqueront à la fois la distance kilométrique et le temps pour rejoindre tel ou tel point d'intérêt.

¹⁰ Fiche 2.14 du PCDR (en cours de finalisation d'écriture) : Mettre en œuvre une signalétique d'information et d'orientation sur toute l'entité

¹¹ Voir Partie II.4., page 10

Ces différents panneaux de directions indiqueront à la fois la distance kilométrique et le temps pour rejoindre telle ou telle commune ou tel ou tel points d'intérêts. Ces panneaux pourront également indiquer la présence d'un parking vélo/parking vélo couvert.

Si les conditions de l'appel à projet le permettent, afin de limiter le coût de ces installations, mais également pour créer une identité communale spécifique et investir les citoyens dans cette dynamique, nous aimerions collaborer avec le Fablab d'Andenne au départ de matériaux de récupération.

2. Une politique de soutien au déplacement domicile-travail

Les lieux d'activités économiques ont été identifiés comme des lieux essentiels à relier dans notre projet de réseau cyclable.

Il faudra lancer une politique forte d'incitation à l'usage du vélo pour les travailleurs si l'on souhaite avoir de réels résultats sur ce point.

Le SPW mobilité ayant publié une annonce concernant l'octroi d'une aide à l'achat d'un vélo pour des déplacements domicile-travail, la Ville propose de s'inscrire en complémentarité de cette action via :

- la mise à disposition de vélo électrique pour une période de 3 mois pour les habitants et les agents communaux en partenariat avec Pro vélo.
- une aide à l'achat d'équipements de « confort » pour le vélo (cadenas, éclairage, protection) ;

La communication de ces mesures ainsi que de l'aide octroyée par la Région wallonne sera diffusée largement au niveau andennais.

Pour la sensibilisation des entreprises, nous pourrions nous appuyer sur des acteurs locaux et régionaux, à savoir :

- l'ASBL Prom'Andenne qui promeut et accompagne de nombreuses entreprises sur le territoire de la commune ;
- la Région wallonne, via notamment le dispositif Tous à Vélo Actifs de la SPW Mobilité, dont il faudra largement promouvoir et communiquer les actions auprès des entreprises.

Tous Vélo-Actifs et Prom'Andenne, pourront également s'appuyer sur les premiers résultats de la consultation. Il apparaissait que les travailleurs andennais étaient tout particulièrement sensibles aux mesures de retour-garanti (le retour en cas d'urgence ou panne de son vélo est assuré par l'employeur) et à la formation à la réparation et à l'entretien du vélo.

La consultation a également permis de montrer que 49% des travailleurs sondés n'ont pas connaissance de l'indemnité kilomètre-vélo. Une campagne de communication à ce sujet pourrait s'avérer intéressante, d'autant que cette mesure est facile à mettre en place et peu contraignante pour les employeurs¹².

¹² L'indemnité kilométrique vélo, ou l'indemnité forfaitaire vélo ne sont pas obligatoires à mettre en place pour l'employeur ; mais elles permettent des déductions fiscales pour l'employeurs. Dans le cas où l'employeur ne met pas en place cette mesure, l'employé peut intégrer ces déplacements vélo en frais réels.

Pour l'année 2020, frais réels et indemnité kilométrique vélo sont fixés à 0,24€/km.

Source : https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite/transport_des_personnes/velo

Renforcer la multimodalité.

Bien qu'ils ne soient pas les seuls bénéficiaires, ce sont avant tout les travailleurs qui vont utiliser les transports en commun. Assurer une meilleure intermodalité entre vélo et train et/ou bus est essentiel.

Pour cela, la ville d'Andenne souhaite renforcer son offre de parking vélo (et notamment parkings couverts et sécurisés) au nœuds modaux que sont les principaux arrêts TEC identifiés précédemment et les quatre gares SNCB de l'entité¹³.

C'est à la fois une volonté que l'on retrouve dans le PCDR d'Andenne¹⁴, et c'est également un enjeu identifié par la SNCB qui souhaite créer 50 000 emplacements vélo supplémentaires dans les gares.

3. Une approche globale autour des écoles.

Dans le même cadre que les bassins d'emplois, les établissements scolaires drainent beaucoup de passage, qui plus est concentré sur des heures fixes.

Les rendre plus accessibles par le vélo comme le souligne le PCDR¹⁵, est un enjeu important pour la Ville d'Andenne dans le cadre de cet appel à projet. Cependant, travailler sur les itinéraires cyclables ne sera pas suffisant. Comme pour les travailleurs, des mesures incitatives à la (re)mise en selle devront compléter les aménagements, la ville réfléchit donc à une relance du Brevet du Cycliste, auparavant encadré par la ZDP et la police fédérale mais désormais mis de côté, faute de moyens humains.

Une réunion se tiendra début d'année 2021 pour discuter avec la ZDP et d'autres partenaires (écoles, GRACQ, ProVélo) sur ce projet.

La Ville est prête à financer en partie ce dispositif.

D'autres mesures sont réfléchies en matière de mobilité globale autour des écoles, comme par exemple la création de rues scolaires.

Une première expérimentation devrait prochainement être lancée au niveau de l'école de la rue Bertrand (centre-ville d'Andenne).

Ce projet a obtenu un soutien dans le cadre de l'appel à projet Proximity lancé par la Ville d'Andenne¹⁶.

En plus des aménagements pour venir jusqu'à l'école, c'est également l'aménagement dans l'école qui sera pris en compte. Ainsi, l'installation de parkings vélos dans les écoles communales est intégrée dans notre présent dossier.

¹³ Voir Partie III.3., page 12

¹⁴ Fiche 2.17 du PCDR (en cours de finalisation d'écriture) : Favoriser les modes de transports doux, collectifs, intermodaux ou novateurs - Développer des aires de covoiturage

¹⁵ Fiche 2.9 du PCDR (en cours de finalisation d'écriture) : Développer et valoriser les mobilités douces

¹⁶ A retrouver : <https://proximitybelgium.be/project/28553>

4. Un atelier réparation vélo associatif

Comme évoqué précédemment, les travailleurs andennais ayant répondu à la consultation sur l'usage du vélo portent un intérêt tout particulier au fait d'apprendre à réparer et entretenir leur vélo

Après tout, le vélo permet une certaine autonomie et la formation à la réparation peut permettre d'éviter un autre frein, financier ou simplement logistique.

La Ville d'Andenne souhaiterait ainsi impulser, sous dynamique associative, une permanence d'atelier vélo, en s'appuyant notamment sur la locale du GRACQ, le Repair Café, et les différents clubs cyclistes de la ville.

Un premier contact a également été pris avec la Maison de jeunes « Le Hangar », à la fois comme lieu d'ancrage de cet atelier et comme membre de cet atelier participatif.

L'Andenne Arena (centre sportif) et le Centre culturel ont également été évoqués comme lieu d'accueil de cet atelier.

5. Une veille constante – une politique structurelle

En plus des mesures incitatives en faveur de l'usage du vélo, et plus largement de la mobilité douce, la Ville d'Andenne et ses partenaires¹⁷ mettront en place un ensemble d'outils de veille afin de préserver au mieux les futurs aménagements – présentés à la suite – et permettre d'améliorer constamment les mesures mises en place en faveur du vélo.

Améliorer la qualité des chemins de halage.

Plusieurs fois soulignés par usagers répondant à la consultation¹⁸ comme un chemin cycliste fort utilisé, les chemins de halage sont en partie critiqués pour leur manque d'entretien mais également l'usage qui en est fait par certains véhicules d'entreprises proches de la Meuse.

En effet, sur certains tronçons, ces derniers utilisent la voie du Ravel, ce qui peut ajouter un sentiment d'insécurité et réduit la qualité de l'asphalte - après le passage des véhicules des carrières notamment.

Ces chemins de rivage de Meuse pourraient devenir d'autant plus important et structurant qu'ils pourraient intégrer la définition du futur réseau express dont l'élaboration devrait débuter en 2022¹⁹.

L'entretien des chemins de halage et la coopération avec les entreprises d'exploitation des carrières présentes à proximité de la Meuse et le port autonome de Namur seront essentiels pour pérenniser la bonne tenue de cet axe structurant de notre futur réseau cyclable andennais.

Faire respecter les nouveaux espaces aménagés

Une politique de "surveillance" des nouveaux espaces aménagés (respect des vitesses, des sens de circulation, respect des différents modes, du stationnement réglementé) devra bien entendu être anticipée afin de limiter les incivilités et assurer la sécurité des différents modes de déplacement.

¹⁷ Partenaires à retrouver en page 23

¹⁸ Le résumé de la consultation en ligne sur l'usage du vélo à Andenne est à retrouver en Annexe

¹⁹ Déclaration de politique régionale pour la Wallonie ; Chapitre 13 : La mobilité

Dans ce cadre-là, une bonne coopération avec la ZDP est essentielle. Dans le même esprit, l'idée d'une flotte de vélo électrique pour la ZDP d'Andenne afin de faire mieux respecter les règles en faveur du vélo a été évoquée.

Un E-Guichet pour une veille citoyenne

Le nouvel eGuichet de la ville d'Andenne a été mis en ligne début 2020 et traite maintenant des centaines de demandes chaque mois. Il nous permet de réaliser nos propres formulaires et d'y attacher un workflow adapté.

Dans le cadre du présent projet, nous projetons d'ajouter un formulaire de signalement pour les cyclistes (points noirs, problèmes dans la voirie, manque de parking etc.)

Un premier prototype a été développé pour tester la faisabilité. Il permet de géolocaliser le problème, de définir sa nature dans une liste de choix et de le préciser via un texte libre. Nous envisageons de connecter ce formulaire avec le futur système de gestion des interventions de notre service technique afin de pouvoir transformer ces signalements en actions concrètes et de tenir la population informée des initiatives en matière de sécurisation.

Cette plateforme sera développée par le service Transition et la DST, en coopération avec la locale du GRACQ d'Andenne et d'autres associations locales de citoyens et d'utilisateurs et éventuellement d'autres acteurs de la mobilité à Andenne²⁰.

Le même eGuichet pourra également nous permettre de développer un système de signalement des vélos volés. La ZDP s'est en tout cas montrée favorable à l'utilisation de ce formulaire pour compléter leurs données sur le vélo.

Des campagnes de sensibilisation

Au-delà de ces outils de veille, une campagne de prévention à l'égard des automobilistes, mais également des cyclistes sera essentielle pour un respect et un partage mutuel de la route.

Une campagne d'affichage réalisée à Liège et à Namur pourra servir « d'inspiration »²¹. La sensibilisation par les associations et la police sera également fondamentale.

Par ailleurs, afin de prévenir des vols, des campagnes de marquage des vélos pourront également être lancées, en s'appuyant sur la locale du GRACQ, ProVélo (qui pratique déjà des campagnes de marquage), ou d'autres associations et structures locales (Repair Café, YouLab).

Label Bienvenu Vélo

Afin de favoriser le cyclotourisme, le GAL Meuse@Campagnes travaille à promouvoir le label Bienvenu Vélo auprès des opérateurs touristiques du territoire (hébergements, attractions...)

Pour le moment, seul le pôle muséal du Phare détient ce label sur la commune.

Enquête auprès des agents communaux

Une enquête auprès des agents communaux sera lancée par la Ville. Celle-ci pourra notamment être appuyée par le service Tous Vélo-Actifs de la SPW Mobilité.

²⁰ Voir l'interface de l'eGuichet en Annexe 3

²¹ Voir affiches de sensibilisation en Annexe 4

Cette enquête devra permettre d'identifier les leviers que la Ville pourra utilement activer pour stimuler le passage à une mobilité cycliste, qu'il s'agisse des déplacements domicile-travail des agents ou des déplacements professionnels sur Andenne.

6. Une politique en faveur du vélo dans les outils locaux d'aménagement du territoire.

S'inspirant des mesures prises dans certaines agglomérations françaises ou à Bruxelles, et s'appuyant sur les orientations du FAST, plusieurs mesures d'aménagements en faveur du vélo ont été imaginées et pourraient rapidement s'appliquer :

- Obligation d'aménagement d'un nombre minimal de places de parking vélo pour la construction de nouveaux logements collectifs, de commerces, d'entreprises ou de bureaux en fonction de la surface ou du nombre de logements.
- Obligation d'introduire des voies cyclables et/ou apaisées pour tout nouvel aménagement ou rénovation de voirie.
- Obligation d'intégrer des accès facilités et des aménagements de « confort » (passage de trottoirs, rampes) pour les deux roues et PMR.

Partenaires

Une première ébauche de partenaires locaux et régionaux a été établie pour constituer la future Commission Communale Vélo. Tous ont déjà été contactés pour alimenter ce dossier.

Au sein des services de la communes	Associations, institutions externes
Office du tourisme	SPW Mobilité dont Tous à Vélo Actifs
ASBL Prom'Andenne	ZDP Les Arches
Direction des services Techniques	Locale du GRACQ
Service de l'aménagement du territoire	Tous à Pied ASBL
Service Communication et relation publique	Le TEC et la SNCB
Service Transition	GAL Meuse@Campagnes
CPAS	Maison de Jeunes Le Hangar
Régie sportive communale d'Andenne	Écoles publiques et privées de la ville
	Forem et autres relais emploi
	Service des Voies Navigables - Chargé du Ravel
	ProVélo Namur
	Communes limitrophes (Fernelmont, Wanze, Ohey, Huy, Gesves)

Par ailleurs, lors de la consultation en ligne initiée par la Ville d'Andenne, il a été proposé aux personnes intéressées à participer à de futures consultations ou groupes de travail de laisser leurs coordonnées.

Pas moins de cent vingt personnes se sont manifestées pour suivre l'avancée du projet.

Avec l'ensemble de ces mesures mises en place, nous pouvons espérer une évolution très favorable du nombre d'utilisateurs cyclistes sur le territoire. En effet, la consultation a mis en exergue un fort taux potentiel de conversion vers le vélo : A la question "Si ces

améliorations étaient effectuées dans les prochaines années à Andenne, j'augmenterais la proportion de mes trajets effectués à vélo", 51% des répondants ont donné un avis favorable.

Rappelons néanmoins qu'au-delà de ces mesures d'accompagnement à la (re)mise en selle, le facteur le plus important selon les personnes ayant participé au questionnaire, reste en premier lieu l'aménagement d'un réseau cyclable tracé et sécurisé.

V. Les liaisons cyclables envisagées à court, moyen et long terme.

1. A court terme

Développer les liaisons de proximité intra-urbaines et intra-villages

En premier lieu, les efforts d'aménagements se concentreront sur des liaisons de proximité entre les zones d'attractivité (commerces, établissements scolaires, bassin d'emplois, sites accueillant du publics)²², soit avant tout sur le centre-ville d'Andenne et sur Seilles. L'idée est donc dans un premier temps de favoriser les petits trajets, accessibles à tous, experts du vélo ou néophytes.

Ces aménagements de proximité, concentrés dans le bassin de population le plus dense, mais également lieu de densité de commerces, d'emplois et donc de passages, seront donc les plus visibles par le plus grand nombre.

Des liaisons intra-villages, reliant écoles et commerces seront également lancées dans cette première phase.

Premières liaisons vers le Ravel

Les premiers petits aménagements de liaison au Ravel - qui pourront faire office de réseau de rabattement vers le futur réseau express vélo que le Ravel pourrait former²³ –seront établis notamment depuis le centre-ville d'Andenne et la gare d'Andenne.

Les liaisons depuis les gares de Sclayn et Namêche pourront également être aménagées lors de cette première phase.

Une signalétique intelligente et incitative

Enfin, c'est également durant cette première phase que nous établirons notre signalétique vélo/mobilité douce.

Celle-ci comprendra, dans la mesure du possible et comme présenté précédemment²⁴, une indication kilométrique et temporelle entre les points d'intérêts identifiés, mais aussi entre les différents villages et hameaux.

Même si les aménagements intervillages ne seront pas encore établis, cette signalétique permettra aux cyclistes d'emprunter l'itinéraire le plus intéressant: un dénivelé faible ou régulier, avec une faible circulation routière.

²² Voir Partie III.4., pages 13 à 16

²³ Déclaration de politique régionale pour la Wallonie ; Chapitre 13 : La mobilité

²⁴ Voir Partie IV.1, page 18

Cette signalétique aura un effet informatif, voire incitatif, auprès des différents usagers de la route, leur rendant compte de la proximité des lieux par le vélo et du gain de temps par rapport à un véhicule motorisé.

Carte des connexions intracommunales dans la Cartothèque en Annexe (Carte 10)

2. A moyen terme

Relier les villages et les hauteurs à son fleuve

La deuxième phase consistera à relier les villages et les plateaux à son fleuve²⁵.

Elle consistera donc à créer des liaisons, les plus directes possible entre les villages et la vallée, mais également depuis le plateau pour rejoindre les chemins de halage.

Les abords de Meuse des centres-bourgs de Namêche, Sclayn et Andenne seront aménagés pour rendre au maximum les abords du fleuve aux habitants et donc aux modes doux.

Boucler les chaînons manquants

C'est également lors de cette phase que seront finalisés les chaînons manquants sur le chemin de halage Nord.

Carte des connexions à la vallée et au fleuve dans la Cartothèque en Annexe (Carte 11)

3. A long terme.

La troisième phase se concentrera sur les connexions intervillages et intercommunales, priorités déjà identifiées par le PCDR²⁶, mais également dans notre consultation²⁷.

Liaisons intervillages

Ces aménagements se feront avec l'appui de la Région wallonne, en prévision des aménagements prioritaires des voies régionales identifiées dans le SD Cyclable pour la Wallonie, à savoir ;

- la liaison du pont d'Andenne jusqu'au hameau de Velaine (N921 direction nord) ;
- la liaison des 4 coins (croisement N921 - N90) jusqu'à Ohey (N921 direction sud) ;
- la liaison N90 de la limite communale Est, rue Chênu, à l'intersection avec la rue Comte Antoine d'Ursel à l'Ouest ;
- la liaison de la N942 au niveau de l'intersection avec la N90 au Nord, jusqu'à l'intersection avec la N941 au Sud.

Liaisons intercommunales

Par ailleurs, les résultats ont mis en exergue qu'une bonne partie des sondés et des travailleurs andennais vivaient dans les communes avoisinantes, celles-ci n'étant pas forcément desservies par la SNCB (Wanze, Ohey, Fernelmont, Gesves).

²⁵ Fiche 1.12 du PCDR (en cours de finalisation d'écriture) : Reconnecter le territoire communal avec son fleuve par les modes doux

²⁶ Fiche 2.9 du PCDR (en cours de finalisation d'écriture) : Développer et valoriser les mobilités douces

²⁷ Le résumé de la consultation en ligne sur l'usage du vélo à Andenne est à retrouver en Annexe 2

Un travail important de réflexion et de coopération avec les différentes communes limitrophes est donc à mener lors de cette phase.

A terme, c'est donc un réseau communal, intégré à un réseau intercommunal intermédiaire, lui-même sous-jacent au réseau macro de l'échelle régionale et nationale, qui verra le jour.

Prospection cadastrale des chemins vicinaux.

Dans le même sens, nous avons le souhait d'établir un cadastre numérique de l'ensemble des chemins vicinaux. Ceux-ci pourront être des axes structurants intra-urbains et intervillages dans les aménagements à plus long terme.

Carte des connexions intervillages dans la Cartothèque en Annexe (Carte 12)

Un réseau cyclable évolutif, intégrant les projets urbains en cours.

Un réseau cyclable n'est pas fixe, il mute, évolue avec les mutations et transformations urbaines.

Il sera donc également important à moyen et long terme d'intégrer les projets en réflexion sur la ville d'Andenne afin de les intégrer au mieux au réseau cyclable existant. Il s'agit également d'assurer le respect des mesures d'aménagement urbain intégré aux outils de planification locale²⁸.

Ainsi, en collaboration avec le service technique et le service urbanisme de la Ville, nous avons pu identifier les projets suivants, qu'il faudra intégrer dans notre projet de réseau cyclable évolutif :

- Quartier d'Andenelle - rue des Pipiers : une zone de rencontre y est prévue ;
- Quartier d'Anton : intégration dans le cadre des objectifs du FAST de travailler la qualité des aménagements et intégrer la mobilité douce, ce quartier serait intégré dans le maillage cyclable ;
- Urbanisation du secteur Tramaka/Poilsart : 160 logements sont en projet. Les logements collectifs devront intégrer des parkings vélos ;
- Eco-quartier du Pré des Dames : l'adaptation des voies existantes est prévue. Au vu de la situation de la rue, un parking vélo pourrait être intégré. La voirie devra être au mieux aménagée pour les cyclistes (rampes, passage confortable des trottoirs, etc...)
- Le Quartier Sous-Meuse à Namêche : 60 logements : adaptation de la voirie. La voirie devra être au mieux aménagée pour les cyclistes (rampes, passage confortable des trottoirs, etc...)

²⁸ Voir Partie IV.6., page 23

VI. Le réseau cyclable global projeté

Sur les 300 km de voiries sur le territoire andennais, pas moins de 260 km sont communaux. Nous concentrerons nos aménagements sur ces routes. Néanmoins, pour assurer des liaisons essentielles de notre futur réseau cyclable, il sera inévitable d'effectuer a minima des aménagements de traversées de voies régionales.

C'est en prenant en compte ces modalités que nous avons modélisé notre futur réseau cyclable.

Nous avons décliné nos projections concrètes d'aménagement selon les trois mêmes orientations : court, moyen et long terme.

1. Liaisons intra-urbaine et de proximité.

Les liaisons cyclables évoquées dans cette partie seront avant tout des aménagements de SUL (Sens Unique Libre), rues cyclables et bandes cyclables suggérées dans les centres urbains et de villages ; la largeur des voiries ne nous permettant pas d'effectuer des pistes cyclables marquées.

Afin d'assurer la sécurité des cyclistes, la place du vélo doit être rendu visible aux débouchés et au carrefour de ces voies aménagées. Les colorations rouge au carrefour et grisées aux entrées de rues cyclables seront importantes pour prévenir et informer les autres usagers de la route de la présence fréquente de cyclistes.

Voici quelques axes sur lesquels ces aménagements seront nécessaires :

- l'axe structurant reliant l'Andenne Arena au pôle muséal du Phare (puis qui se poursuivra dans un second temps jusqu'au chemin de halage de la Meuse en passant par la rue de l'Hôpital, et le chemin de la Jonction) : la traversée de la rue Brun via la Promenade des Ours devra être réaménagée afin de faciliter au maximum sa traversée, que ce soit à pied ou à vélo²⁹ ;
- l'axe structurant reliant le centre de Seilles à la Gare d'Andenne en passant par la rue du Vigna, et une alternative via la Gare Château de Seilles : les rues du centre de Seilles (notamment la place Wauters et la place Jean Tousseul) seront apaisées pour favoriser le passage à vélo et à pied³⁰ ;
- l'axe structurant reliant Groyenne et le Quartier de Peu d'Eau au chemin de halage de la Meuse via le centre d'Andenne (à l'arrière de l'Hôtel de ville) via l'axe rues de Loen - Bertrand - Malevé³¹.

Cartes des liaisons intra-urbaines dans la Cartothèque en Annexe (Carte 13)

²⁹ Voir Liste des aménagements rue par rue, Annexe 5

³⁰ Ibid

³¹ Ibid

2. Liaisons vers la Meuse

C'est dans cette deuxième étape que les voies apaisées aux abords de la Meuse, au niveau d'Andenne, Sclayn et Namêche seront envisagées.

Plusieurs aménagements de sécurisation des abords du fleuve seront aménagés, tout comme des facilités d'accès et de confort en faveur des vélos et PMR (rampes, voies roulantes).

Carte des liaisons vers la Meuse dans la Cartothèque en Annexe (Carte 7)

3. Liaisons intervillages

Les liaisons intervillages reprendront majoritairement les voies communales.

Néanmoins, des aménagements favorisant le ralentissement des véhicules motorisés et la sécurité des cyclistes pourront être envisagés sur ces liaisons cyclables (dos d'ânes, écluses à vélo, chicanes).

Des bandes cyclables suggérées pourront être matérialisées pour affirmer la place du vélo. Certains chemins vicinaux pourront par ailleurs être aménagés en chemins réservés.

Enfin, l'absence d'accotement sur certaines liaisons intervillages voire au sein même des hameaux, pourrait être comblée par des trottoirs larges accessibles aux cyclistes et aux piétons (de préférence séparés avec marquage au sol ou coloration différenciée au sol).

Carte des liaisons intervillages dans la Cartothèque en Annexe (Carte 15)

Carte synthétique du maillage cycliste dans la Cartothèque en Annexe (Carte 16)

4. Des voies apaisées en faveur des modes doux.

La politique communale en faveur du vélo passera évidemment par un ensemble d'aménagements de voirie, dont certaines opérations ne sont pas forcément financées dans le cadre de l'appel à projet.

Ils font partie de l'ensemble de la stratégie de la Ville d'Andenne afin d'apaiser un bon nombre de voies propices à la mobilité douce ou partagée.

Zone 30 et zones de rencontres ou résidentielles

Plusieurs rues, ou groupement de rues, notamment situées en cœur de bourg ou de village et aux abords de Meuse, et relativement étroites, nous paraissent être favorables à l'instauration de limitations.

Pour ces rues possédant ces caractéristiques, il sera privilégié, dans la mesure du possible, de les transformer en zone de rencontre ou en zone résidentielle (en fonction de leur type d'environnement urbain).

Plusieurs tronçons ont donc déjà été identifiés en :

- Zones de rencontre :
 - o Les voies de Sclayn entre la rue Godion à l'ouest et la rue Baty à l'est
 - o Les voies en direction de la Meuse depuis la N921 dans le centre d'Andenne
- :
- Rue Charles Lahaye

- Rue des Pipiers et Rue Chairotte et le quai de l'Ecluse entre ces deux dernières rues
- La Place des Tilleuls
- La Place du Chapitre
- Le Centre-bourg de Seilles
 - Place Wouters (portion sud au niveau de l'école)
 - Place Jean Tousseul
 - Rue de l'Eglise Saint Etienne et Rue Warnier
- Rue Winand
- Rue Delcourt
- Zone résidentielle :
 - La Rue de la Fontenalle à Seilles
 - L'ensemble des tronçons de la rue Sous-Meuse à Namêche

Dans d'autres cas, du fait de leur fréquence de passage trop importante, certaines rues ne pourront pas être transformées en zone de rencontre ou résidentielle. Il est néanmoins possible d'y abaisser la vitesse.

C'est le cas que nous imaginons pour la rue Brun, dont seule la portion au niveau de la place des Tilleuls est à 30km/h. Or, comme nous l'avons constaté sur les relevés kilométriques de la police³², la vitesse y est relativement faible ; et une zone 30 élargie sur toute la rue peut être envisagée.

La généralisation de la zone 30 sur la rue Brun peut d'autant plus se justifier par la charge de véhicule (9000/jour, 376/h)³³, ce qui permettrait de moindres désagréments pour les riverains (en termes de pollution sonore et atmosphérique), et une meilleure sécurisation et traversée de la rue.

Dès lors, on peut imaginer passer l'ensemble de la rue Brun (s'étendant de la rue Defnet l'avenue Reine Elisabeth) à 30 km/h.

Dans d'autres cas, sur des rues davantage utilisées par les véhicules motorisés, les analyses de terrains et statistiques – de la ZDP entre autres – pourront être utilisées pour confirmer leur « apaisement » ou leur ralentissement.

A l'inverse, des rues identifiées comme prioritaires pour un ralentissement ou un apaisement mais avec une vitesse importante devront faire l'objet d'aménagements préalables avant une transformation de leur vitesse.

5. Un maillage de parkings vélo aux endroits stratégiques, relié par notre réseau cyclable.

Dans l'objectif de renforcer l'intermodalité, mais également d'intégrer le confort des cyclistes dans leurs différents déplacements (travail, loisirs, courses, promenade, démarches administratives), un réseau d'ensemble de la distribution de parkings vélos sur le territoire andennais a été intégré à notre plan d'aménagement de réseau cyclable. L'ensemble des parkings sera ainsi directement relié à notre maillage cyclable communal. Nous identifions ainsi différentes catégories de parkings :

Des parkings abrités et sécurisés au nœuds intermodaux :

- Aux 4 gares de la ville (de part et d'autre des voies) par commodités, dédoublés d'arceaux simples ;

³² Voir relevés kilométriques de la police sur la rue Brun, Annexe 6

³³ Ibid

- sauf pour l'arrêt Château-de-Seilles où le pont étroit ne permet pas un parking à proximité direct : proposition d'un parking à côté de l'arrêt de bus "Institut Technique" rue François Jassogne (70 m de l'accès à la gare)
 - Aux principaux arrêts TEC : place des Tilleuls - Côté rue Brun, aux 4 coins (croisement N90 et N921), à la gare des bus de la gare de Seilles (il fera office de parking pour la Gare SNCB d'Andenne côté nord).
- Il est par ailleurs important de préciser qu'il est possible d'obtenir un cofinancement de la part de l'OTW (à hauteur de 80% du coût du parking), si le TEC reconnaît l'utilité d'un parking à ces arrêts TEC.

Ces différents parkings vélos abrités et sécurisés (donc de longue durée) seront dédoublés d'arceaux vélo classiques, plus rapides d'utilisation.

Des arceaux vélo

- aux lieux de loisirs : le Phare, Andenne Arena, centre sportif de la Fontenalle à Seille, Centre culturel d'Andenne, Maison des Jeunes Le Hangar (accès vers le calvaire), Maison des Associations
- aux centres administratifs : promenade des Ours, place du Chapitre, Hôtel de ville (déjà existant)
- aux lieux d'attractivité commerciale :
 - au début de la Promenade des Ours
 - place Tombu à Andenelle
 - dans le zoning commercial du centre-ville d'Andenne, entre la N90 et la Meuse.

Certains lieux privés accueilleraient également utilement un parking vélo, ce qui pourrait être possible via du démarchage ou l'inclusion de clause en cas de demande de permis d'urbanisme :

- Colruyt rue de la Papeterie
- Lidl quai des Fusillés
- Zoning commercial du Match
- De part et d'autre de l'Avenue de Belle-Mine
- à d'autres lieux de passages stratégique :
 - place Wauters à Seilles
 - au niveau de l'église Saint-Etienne-de-Seilles

Des parkings vélo au sein des entreprises

La mise en place de tels parkings pourrait prendre la forme d'un Partenariat Public-Privé (PPP) avec un co-financement de soutien de la ville ou a minima par un soutien d'expertise ou de logistique. Plusieurs lieux et entreprises ont été identifiés comme potentiellement intéressants pour l'introduction de ces parkings, de par leur proximité avec une gare ou la taille de l'entreprise :

- Surtout dans le Zoning de Seilles
 - L'Atelier-Dépôt de bus TEC
 - AIEG
 - Les Fonderies Lecomte
 - Norland
 - Le Port Autonome de Namur
 - Père Olive

- La Prison d'Andenne

Dans une moindre mesure :

- Le zoning de Sclayn
- La Carrière de Naninne
- La Zone d'activité du Petit-Warêt

Parking vélo dans les écoles communales :

Comme évoqué précédemment³⁴, seule la moitié des établissements scolaires possède un parking vélo, et aucun n'est abrité.

Dans le cadre de l'appel à projet, il est imaginé d'implanter un parking vélo, idéalement abrité au sein des établissements scolaires communaux (10 implantations).

A préciser qu'il existe déjà une dizaine de parkings vélo disséminés dans l'espace public. Néanmoins, vu leur faible praticité (impossible d'attacher le cadre à ce dispositif) souligné par de nombreux usagers, ceux-ci seront remplacés par des arceaux plus classiques et plus pratiques.

Carte des parking vélos dans la Cartothèque en Annexe (Carte 17)

Avec l'ensemble de ces mesures et aménagements cyclables, la conversion au vélo des habitants et usagers de la ville est certaine !

VII. Description de la stratégie en matière de mobilité à long terme de la commune en lien avec la vision FAST 2030.

Cette politique communale globale en faveur du vélo devra s'inscrire dans les objectifs du FAST 2030 de la Région wallonne.

Ainsi, au-delà des objectifs de mobilité vélo, voire de mobilités douces, partiellement évoqués dans ce document, l'ensemble de cette stratégie devra s'inscrire dans une mobilité cohérente, complémentaire entre les différents modes, en concentrant notamment les efforts sur la mobilité douce, les transports en communs et l'autopartage.

Ainsi les objectifs du FAST pour la Région wallonne à l'horizon 2030 est de multiplier par 5 les déplacements à vélo (de 1% à 5% des déplacements), et par deux les déplacements à pied (3% à 5%) et en transports en communes (13% à 25%).

Apaiser les voies

Pour cela, au-delà des aménagements et mesures cyclables, la Ville d'Andenne souhaite renforcer l'accessibilité douce de ses centre-bourgs et centre-villages.

Elle se traduira notamment par l'aménagement de rues apaisées (zones 30, rues cyclables, zones de rencontre et zones résidentielles).

³⁴ Voir Partie III.4.2., page 14

Cette accessibilité par les modes doux sera également affirmée dans les villages et hameaux, par l'aménagement d'accotements sécurisés à destination des piétons et cyclistes.

Enfin, une signalétique mobilité douce (vélo et piéton) incitative prolongera notre volonté de renforcer ces modes (indications kilométrique et temporelle).

Renforcer l'intermodalité en affirmant des points multimodaux.

L'intermodalité est également un axe majeur de la politique de mobilité, c'est pourquoi nous avons veillé à renforcer la capacité et la qualité d'accueil des vélos en gare SNCB et aux principaux arrêts TEC du territoire.

Ces nœuds multimodaux au niveau des gares SNCB et des points centraux (centre de Seilles, centre-ville d'Andenne, carrefour des 4 coins à Andenne) permettront ainsi une desserte accrue et efficiente du territoire.

Intégration des territoires ruraux

La ville poussera par ailleurs à une réorganisation plus cohérente de la desserte du TEC, très imparfaite notamment vers les villages du plateau ; d'autant plus dépendants qu'ils sont moins accessibles à vélo et pas du tout par le train.

L'offre de desserte par le bus depuis la gare d'Andenne vers le zoning de Seilles pourrait également être revue afin d'assurer une desserte vers les entreprises et la prison de Seilles.

Une vision intercommunale et à l'échelle du bassin de mobilité.

Dans une vision plus large que l'échelle communale, la Ville d'Andenne anticipera à moyen et long terme, l'intégration d'un réseau cohérent de mobilité à l'échelle intercommunale, que ce soit par l'affirmation de liaisons cyclables avec les communes limitrophes (Fernelmont, Huy, Gesves, Wanze, Ohey), mais également avec une réflexion au niveau du bassin d'emploi et de mobilité formé par l'axe Huy-Andenne-Namur.

Tous ces éléments seront pris en compte lors de l'élaboration du Plan communal de mobilité en 2021, celui-ci s'inscrivant dans la vision FAST 2030.

Une stratégie vers le numérique

Même si certaines données unifiées existent à l'échelle wallonne, il a été difficile d'obtenir l'ensemble des données de mobilité à l'échelle de la Ville d'Andenne

Le eGuichet permettra d'obtenir des données intéressantes sur la mobilité et les problèmes rencontrés par les usagers. A terme, une stratégie sera déployée pour documenter les usages des routes communales et les quantifier.

Des futurs quartiers et des outils d'aménagement en cohérence avec la vision du FAST

Dans l'objectif du FAST de limiter l'étalement urbain et d'orienter vers des écoquartiers pacifiés dans le cas de nouvelles constructions, la Ville d'Andenne veillera à assurer un aménagement respectueux des mobilités douces, une implantation réfléchie et facilement accessible par les transports en communs pour les nouveaux projets urbains.

Pour cela, en écho à la première mesure mise en place en faveur d'aménagements de parkings vélos dans le cadre de l'implantation de nouveaux logements collectifs, bureaux,

commerces et entreprise, la Ville pourra se doter d'autres outils incitatifs ou coercitifs en faveur d'une place prépondérante accordée aux modes doux dans ces nouveaux quartiers. Parmi les outils imaginés qui pourront être intégrés aux outils d'aménagements locaux (dont le futur PCM), nous avons notamment imaginé :

- L'obligation d'introduire des voies cyclables ou de voies apaisées pour tout nouvel aménagement ou rénovation de voirie,
- L'obligation d'intégrer des accès facilités et des aménagements de « confort » (passage de trottoirs, rampes) pour les deux roues et PMR, lors de tous travaux de réfection de voie ou aménagement de nouvelles voies.

Annexes

Annexe 1 : La Cartothèque

P.2

- Carte 1** : Carte du réseau cyclable existant
- Carte 2** : Carte de la ville à 15 minutes à vélo
- Carte 3** : Carte du potentiel intermodal
- Carte 4** : Carte des zones activités économiques
- Carte 5** : Carte des établissements scolaires
- Carte 6** : Carte des boucles cyclistes et points nœuds
- Carte 7** : Carte des lieux d'intérêts
- Carte 8** : Carte de synthèse de la potentialité
- Carte 9** : Carte connexions intraurbaines
- Carte 10** : Carte connexions à la vallée et au fleuve
- Carte 11** : Carte connexions intervillages
- Carte 12** : Carte des projets urbains
- Carte 13** : Cartes des liaisons intraurbaines
- Carte 14** : Cartes des liaisons vers la Meuse
- Carte 15** : Cartes des liaisons intervillages
- Carte 16** : Carte synthétique et précise du maillage vélo
- Carte 17** : Carte des parkings vélos

Annexe 2 : Graphiques résumé de la consultation

P.23

Annexe 3 : Interface de l'eGuichet

P.25

Annexe 4 : Photos prévention vélo

P.26

Annexe 5 : Aménagements rue par rue

P.28

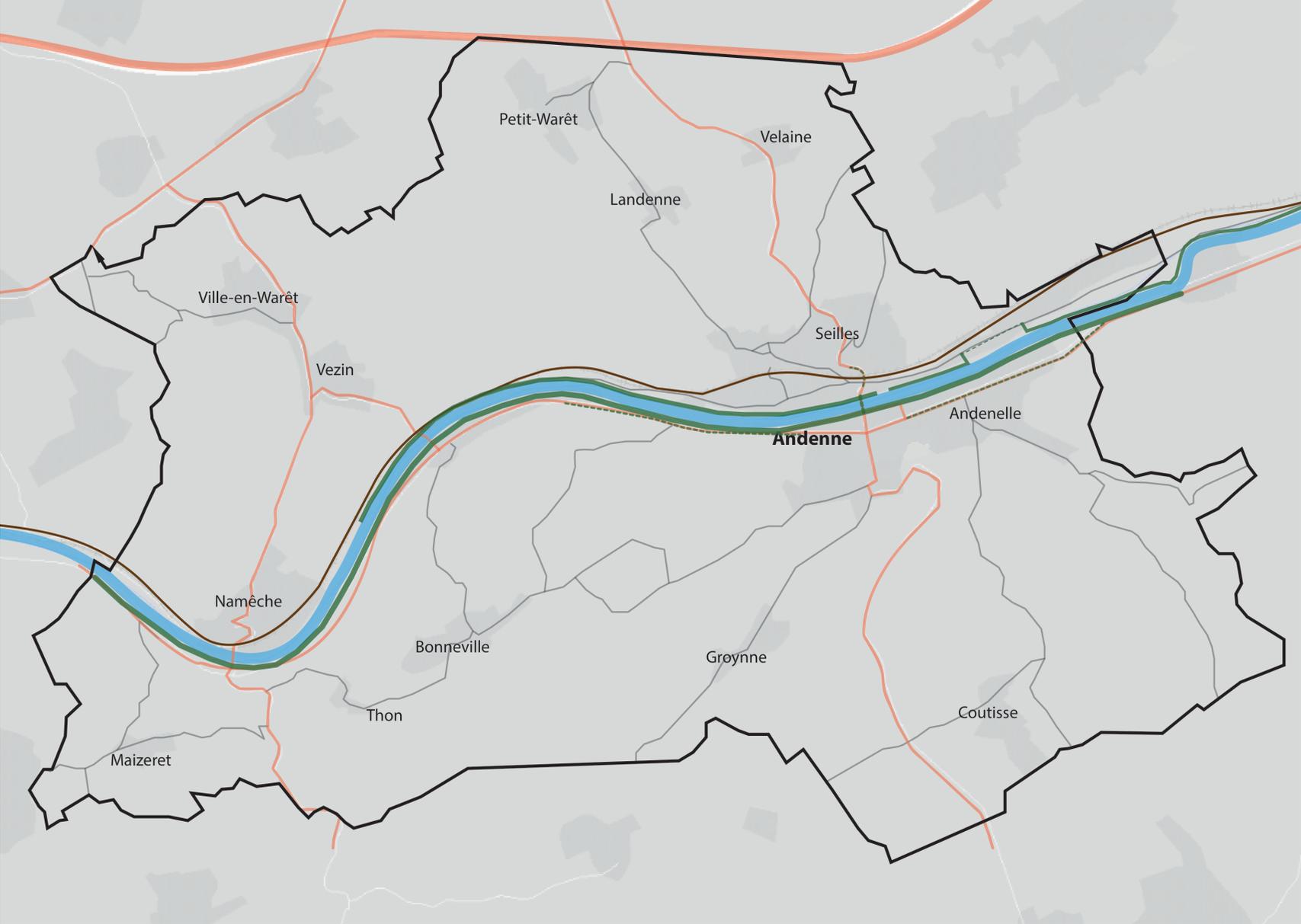
Annexe 6 : Statistiques de la ZDP sur la Rue brun

P.35

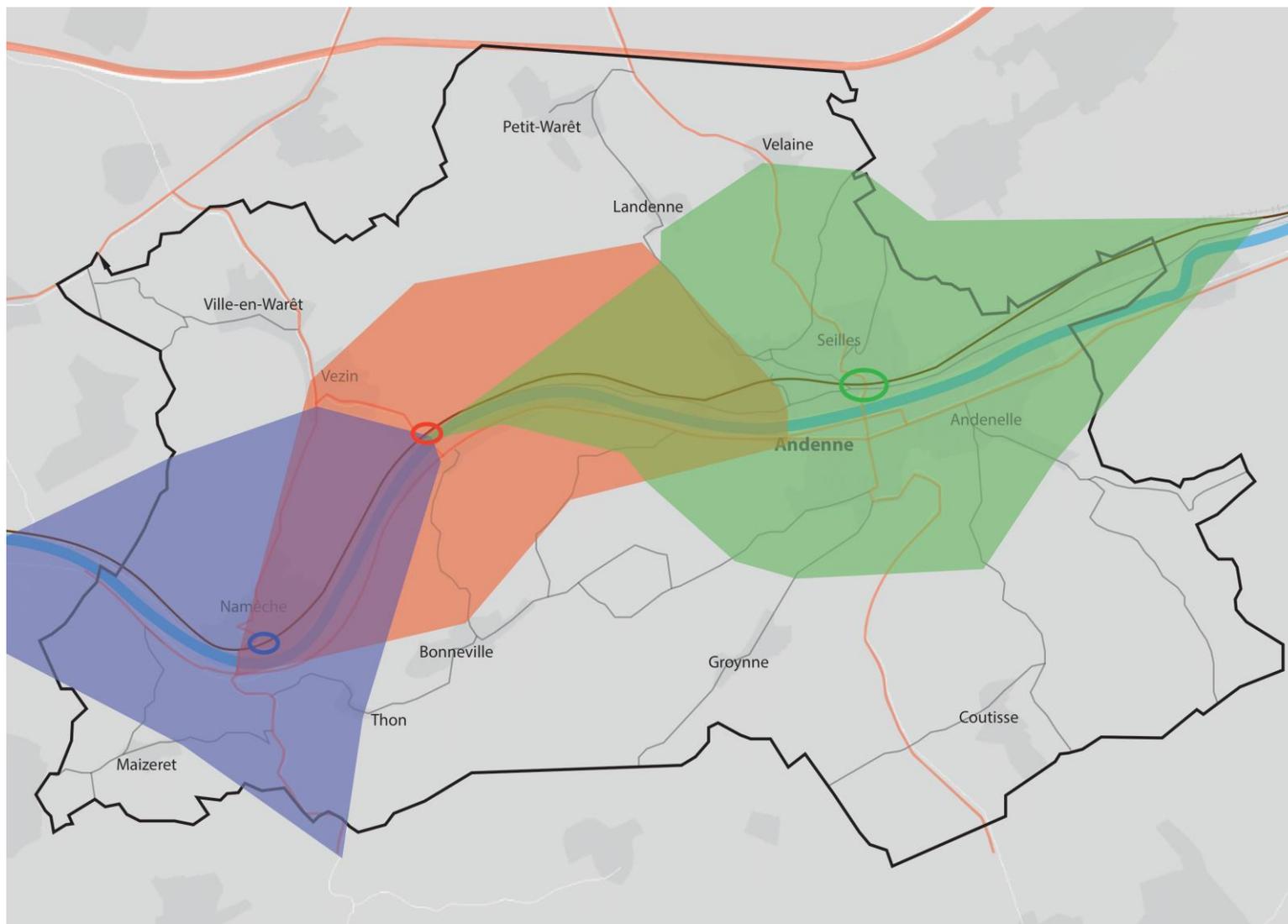
Annexe 7 : Arrêté de subvention CCATM

P.37

Cartes 1 : Carte du réseau cyclable existant



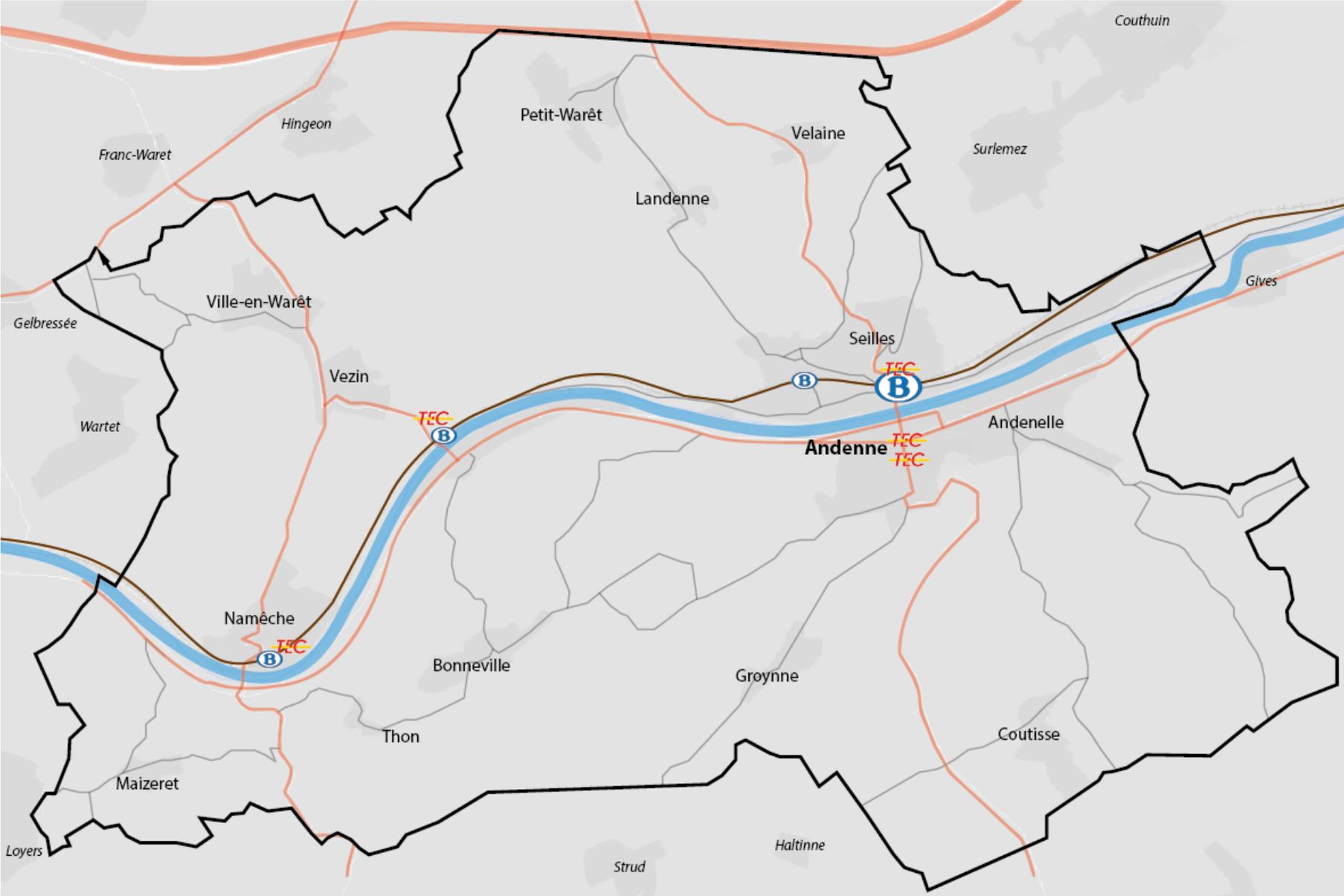
Carte 2 :
de la
15
minutes



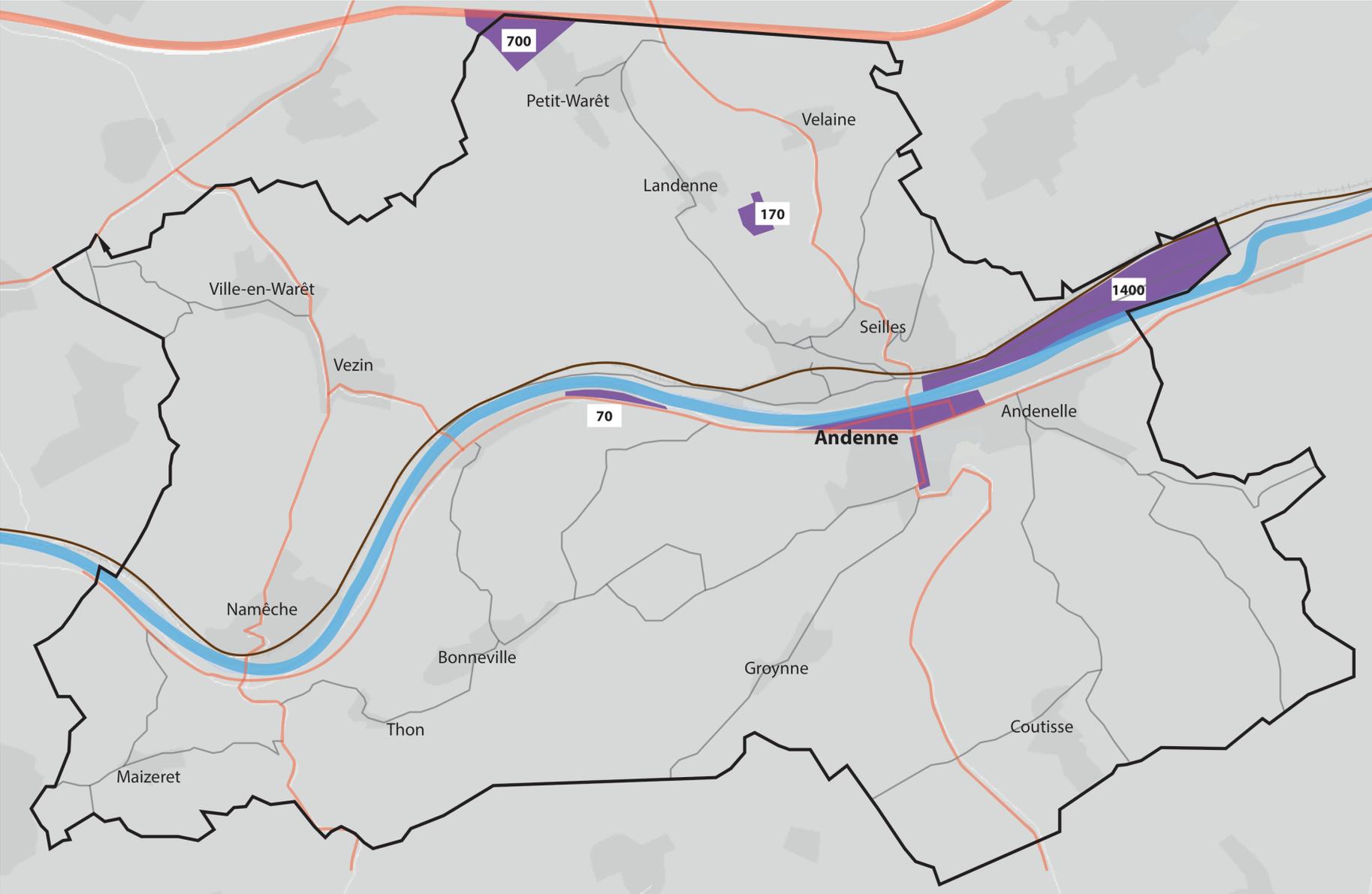
Carte
ville à
à vélo

Accessibilité en 15 minutes à vélo depuis les gares d'Andenne (en vert) de Sclayn (en rouge) et de Namêche (en mauve)

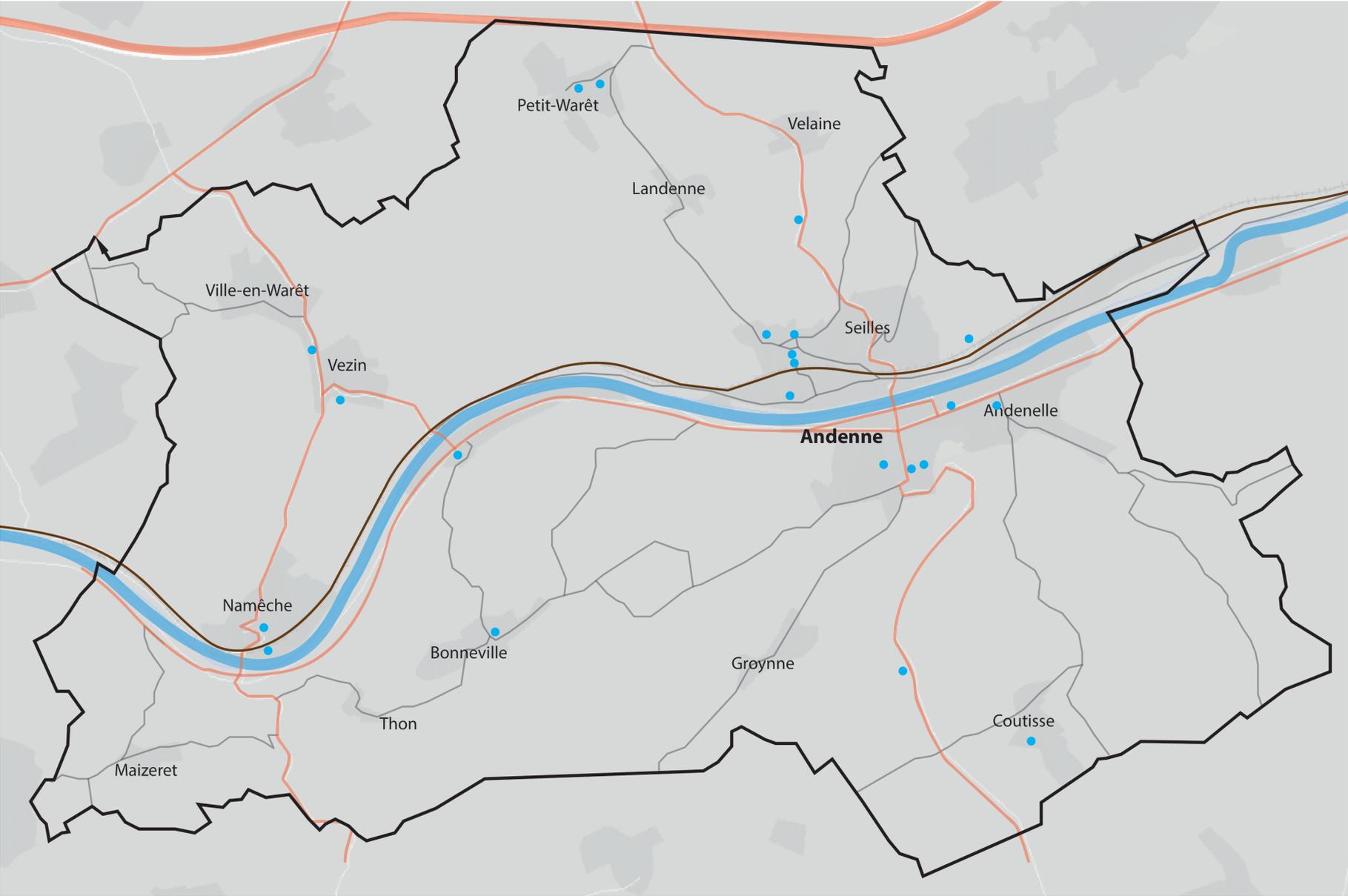
Carte 3 : Carte du potentiel intermodal – Gare SNCB et principaux arrêts TEC et du territoire



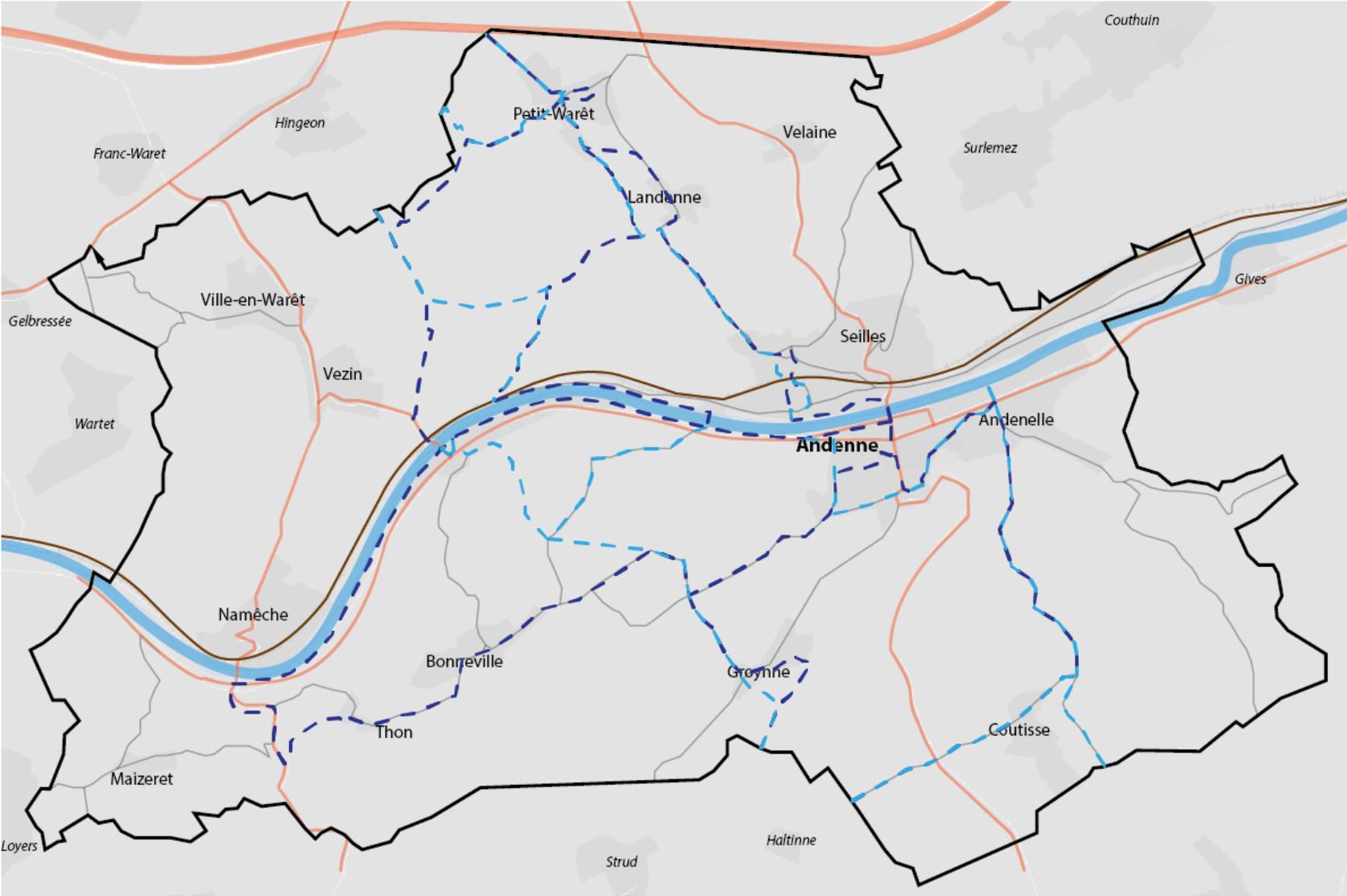
Carte 4 : Carte des zones d'activités économiques



Carte 5 : Carte des établissements scolaires

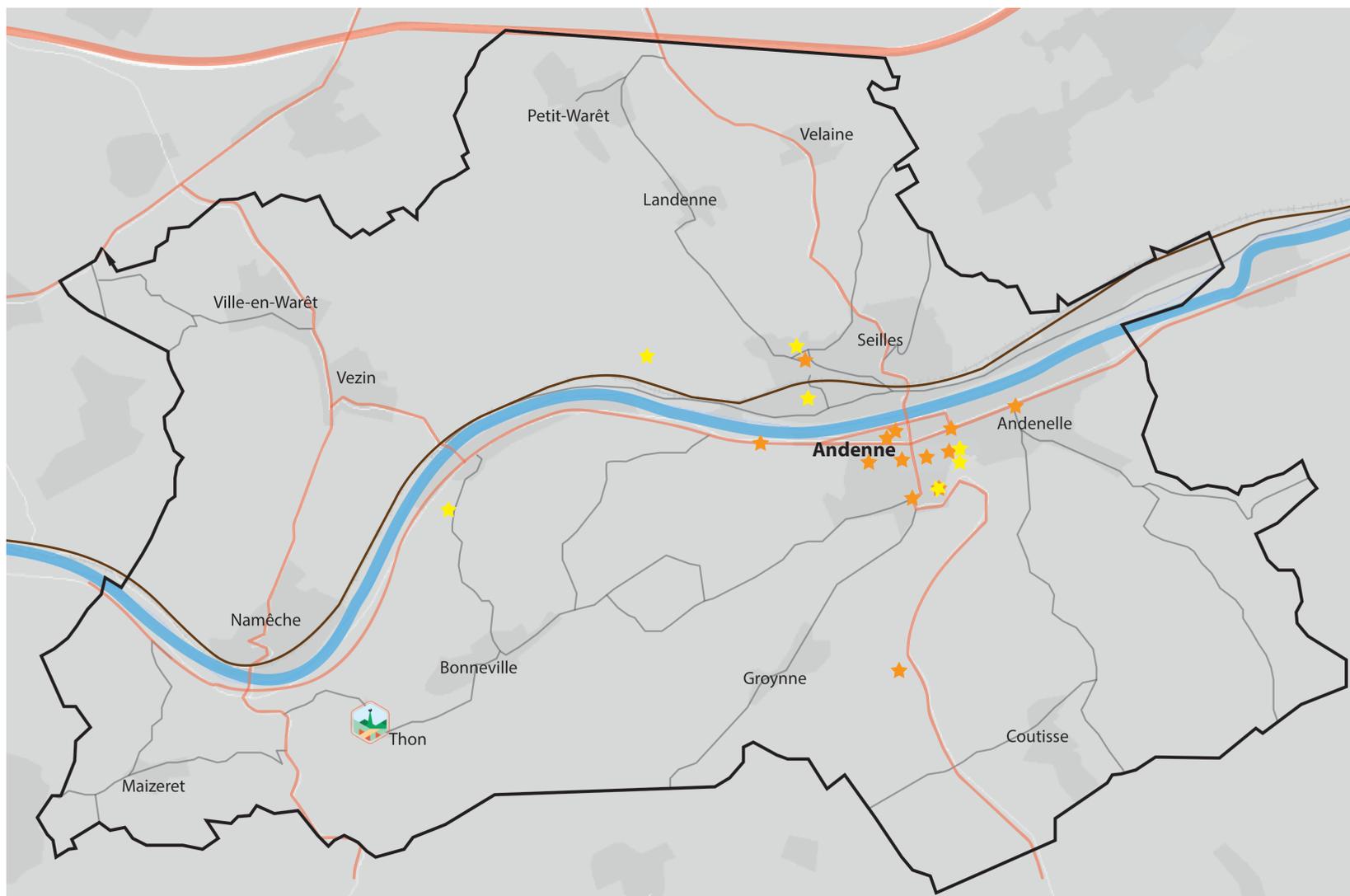


Carte 6 : Carte des boucles cyclistes et points nœuds



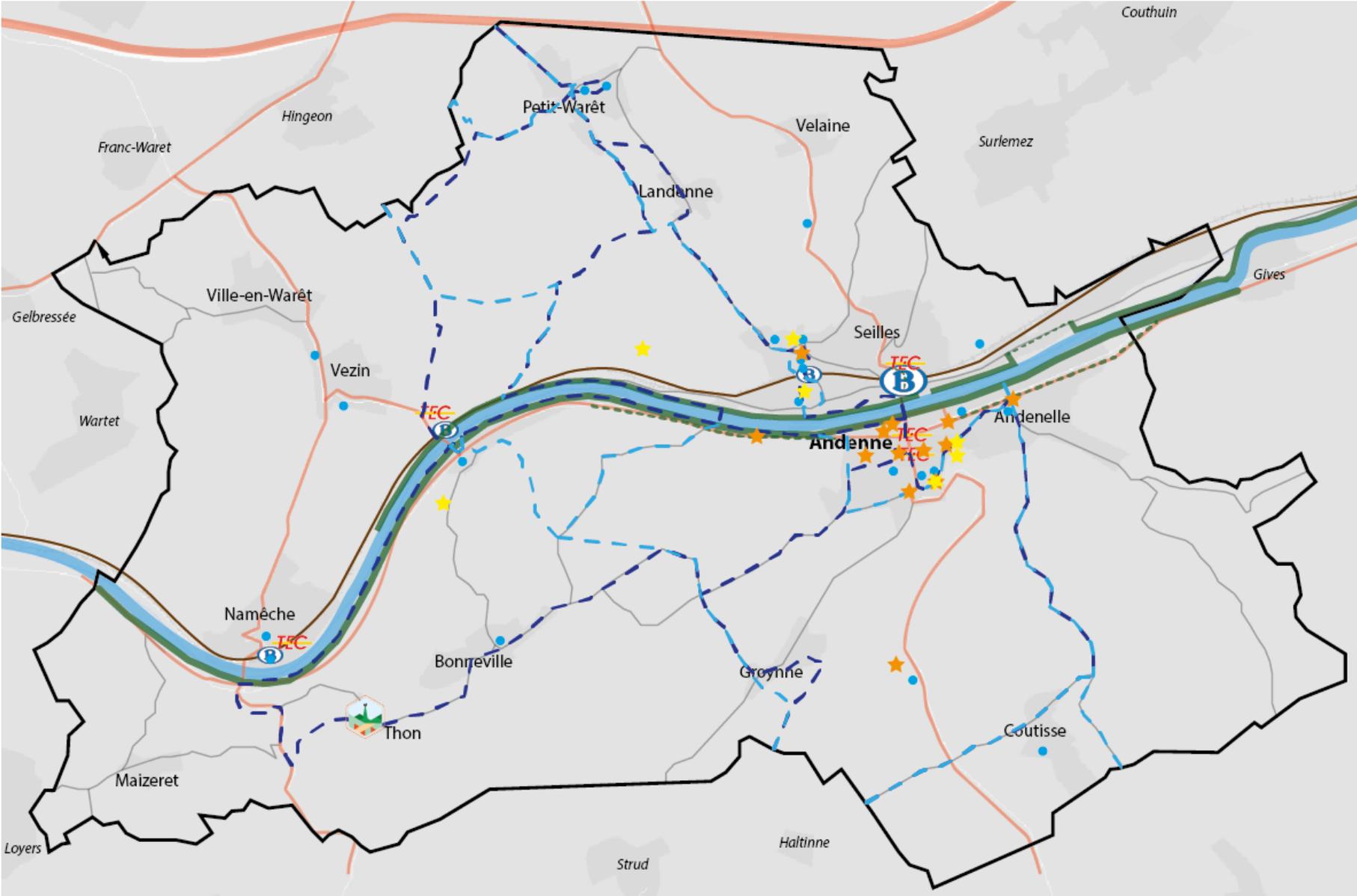
En pointillés mauves le boucles proposé par l'OT d'Andenne et la GAL, en bleu, les tracé projeté des futurs points noeuds

Carte 7 : Carte des lieux d'intérêts

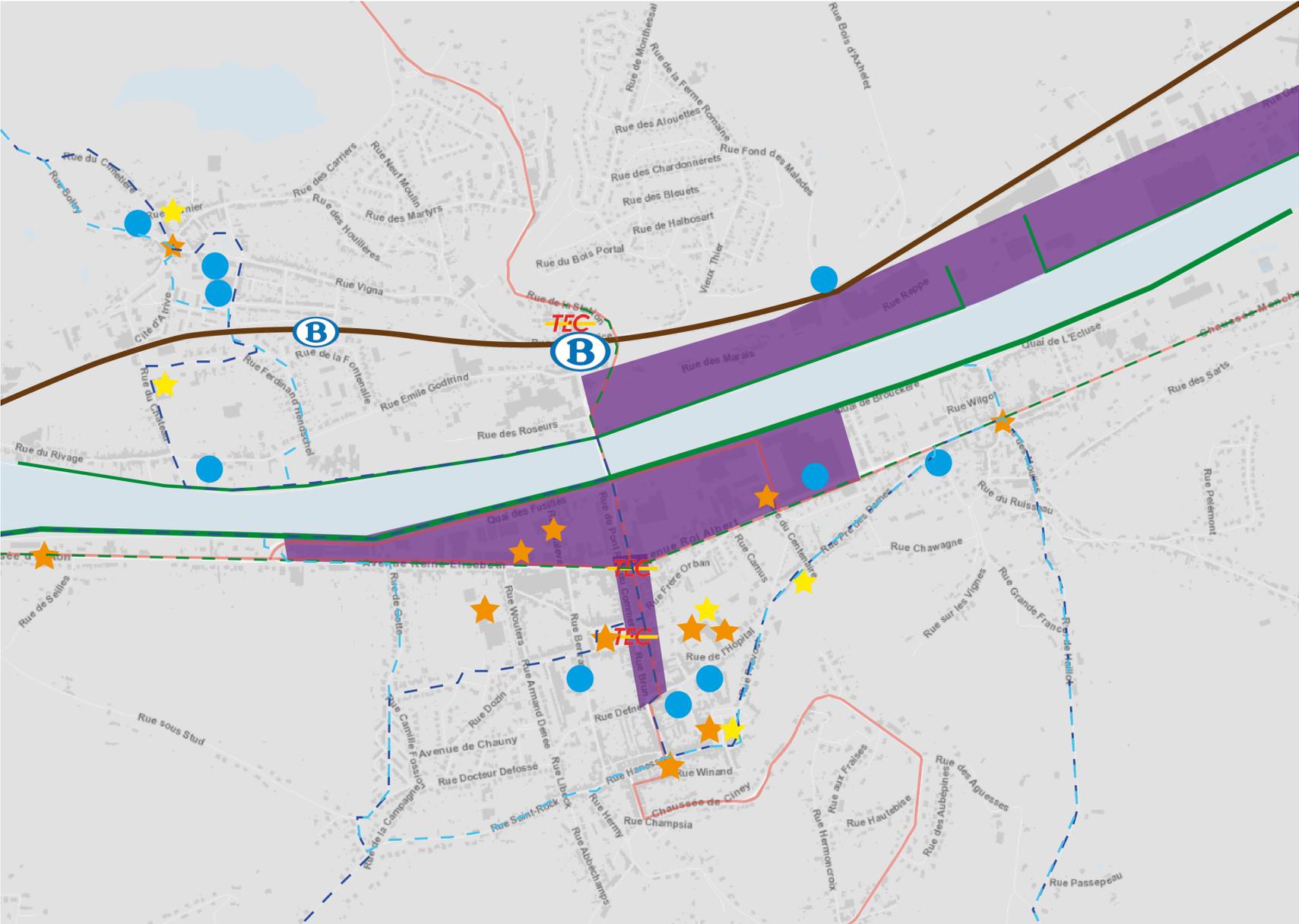


Etoiles jaunes, les sites patrimoniaux et/ou touristiques ; en oranges, les sites de loisirs et d'accueil du public (administrations)

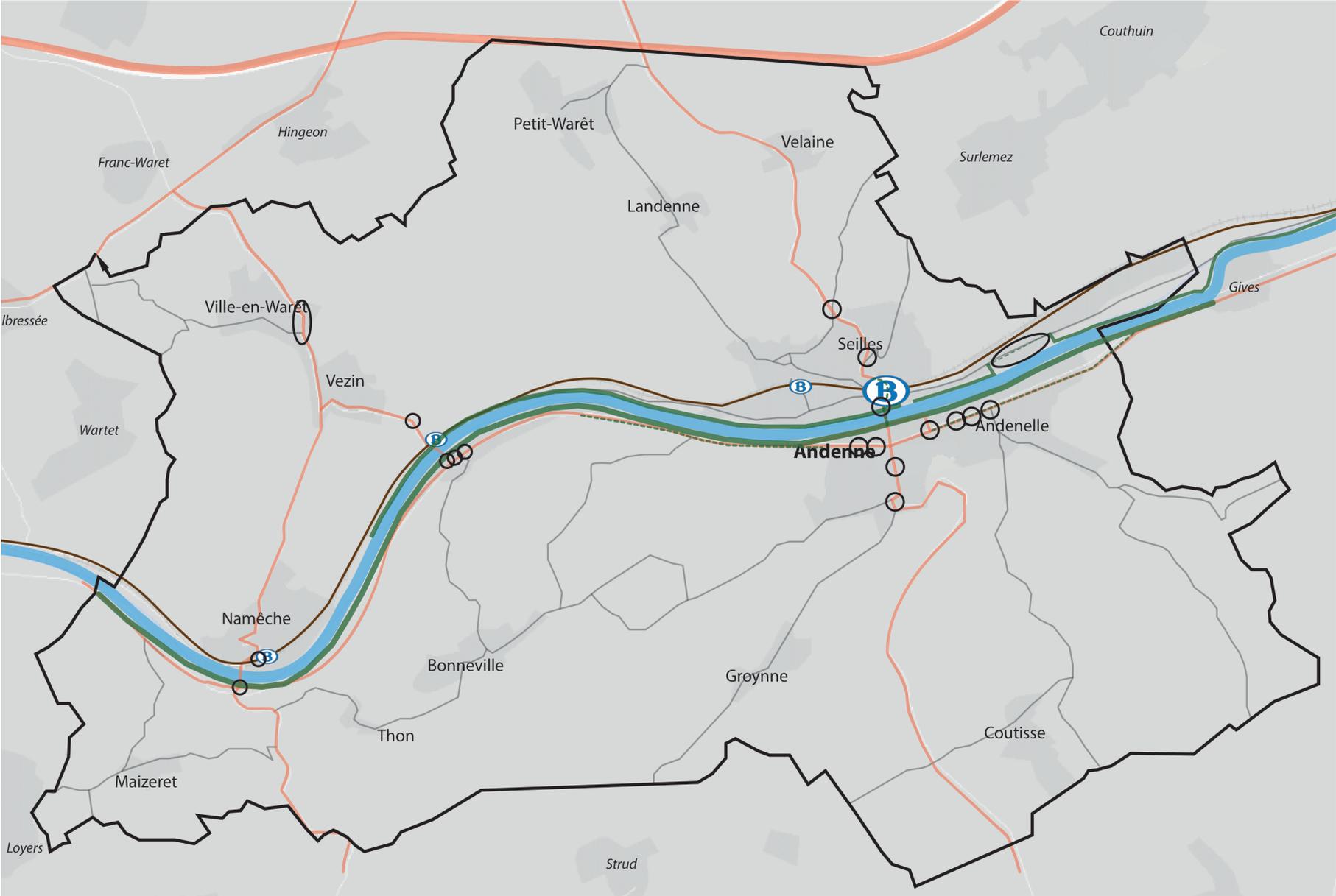
Carte 8 : Carte de synthèse de la potentialit



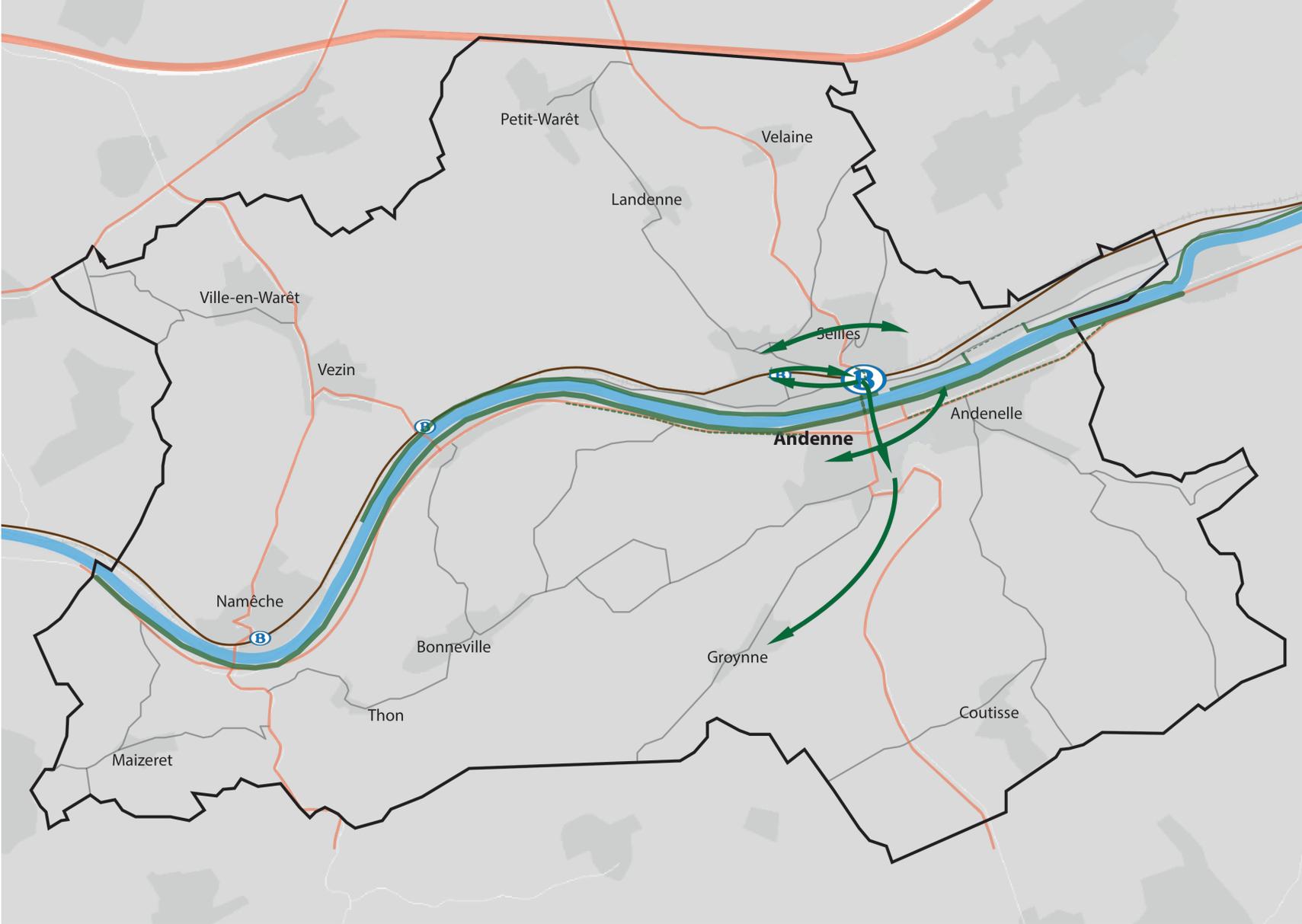
Carte 8 : Carte de synthèse de la potentialité – Zoom sur le centre-ville d’Andenne et Seilles



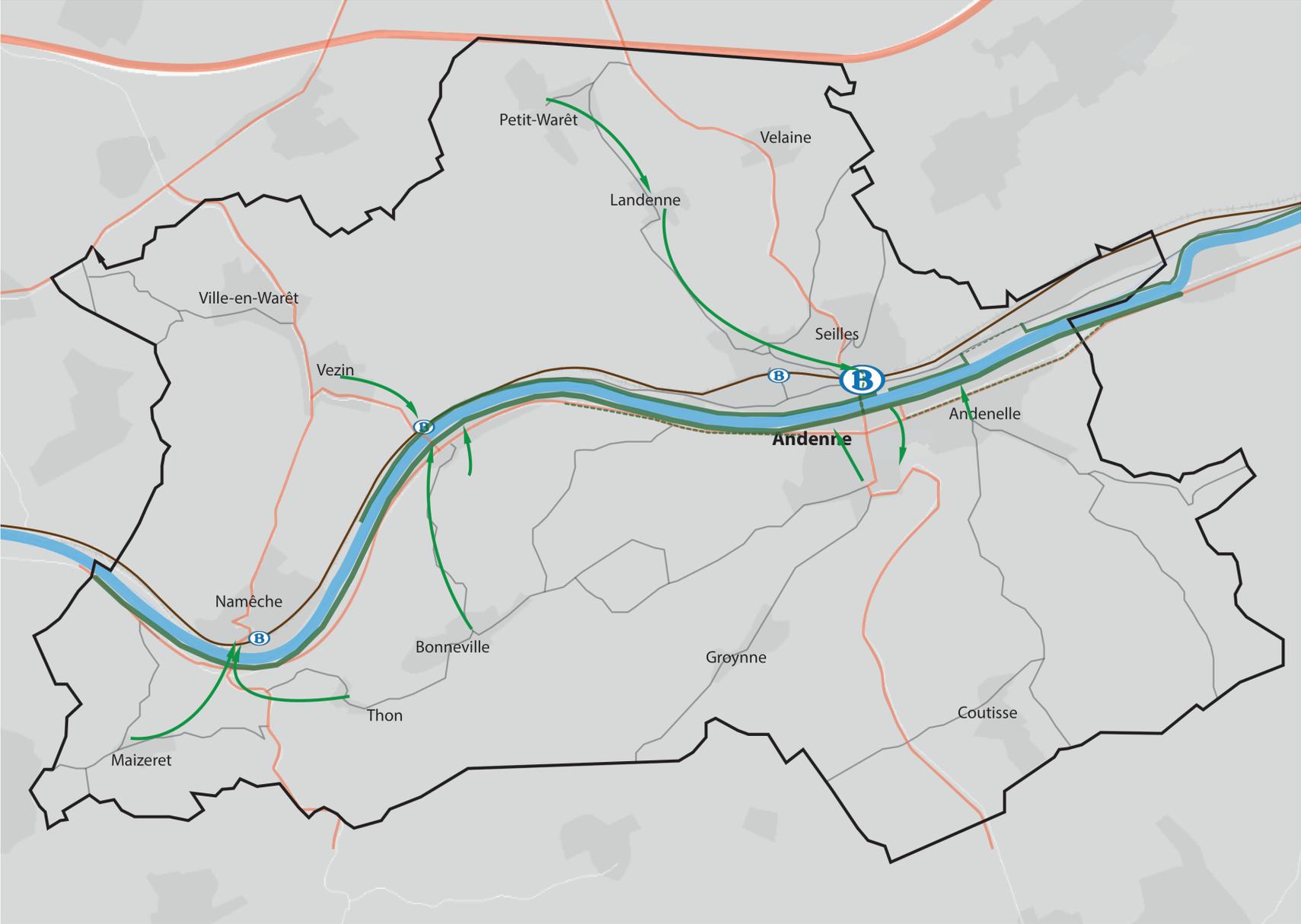
Carte 9 : Carte des points noir



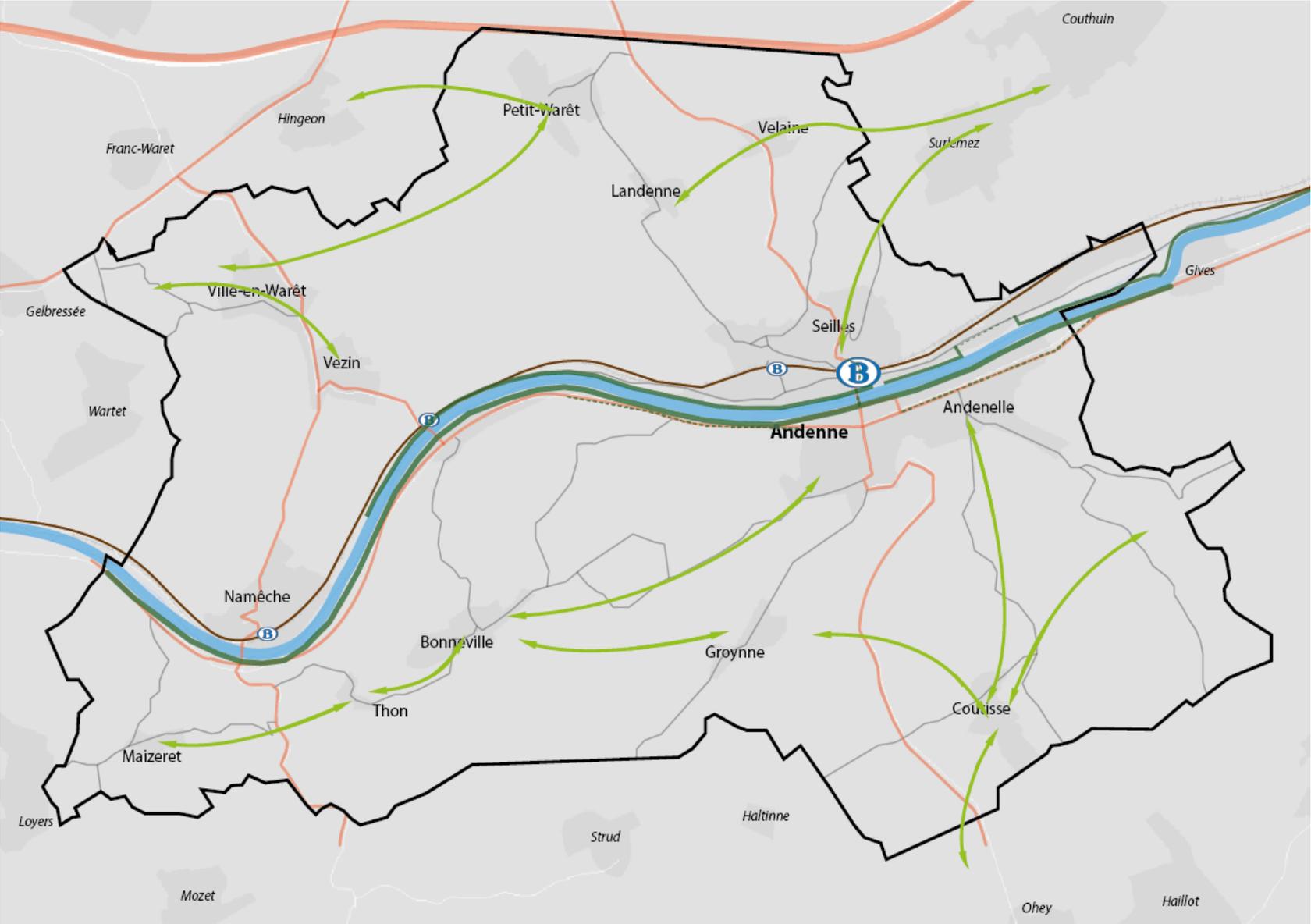
Carte 10 : Carte des connexions intraurbaines



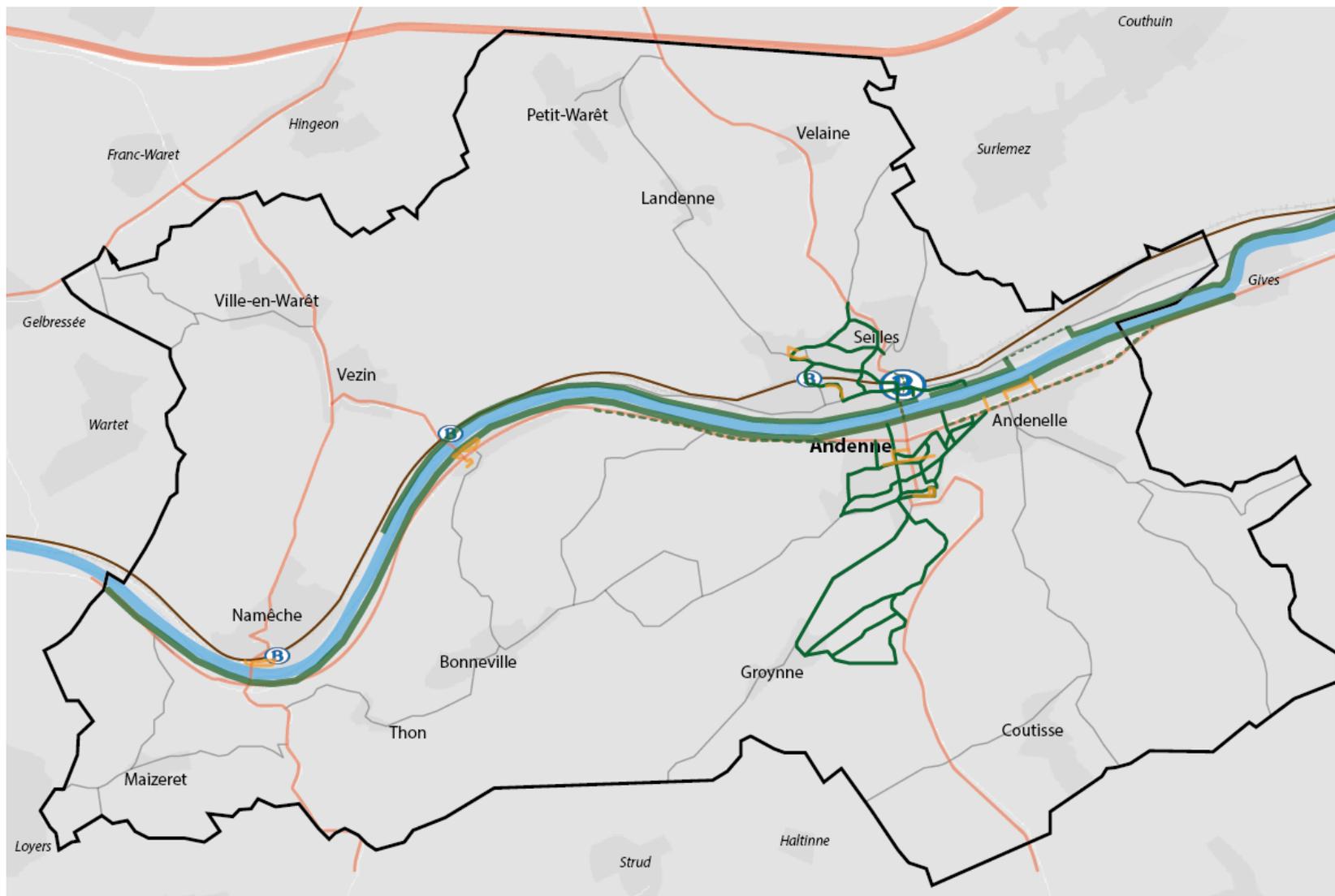
Carte 11 : Carte des connexions à la vallée et au fleuve



Carte 12 : Carte des connexions intervillages

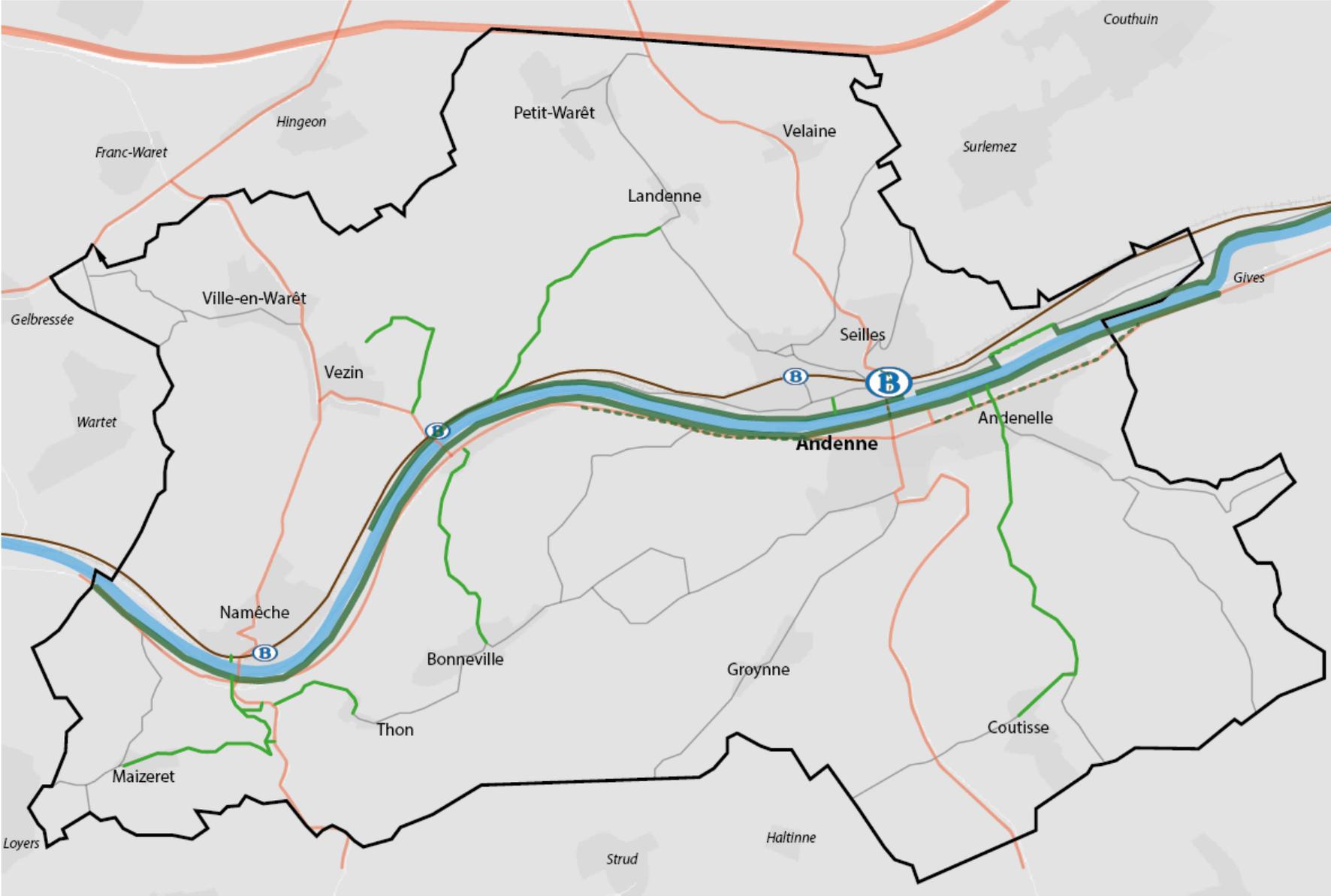


Carte 13 : Cartes des liaisons intraurbaines

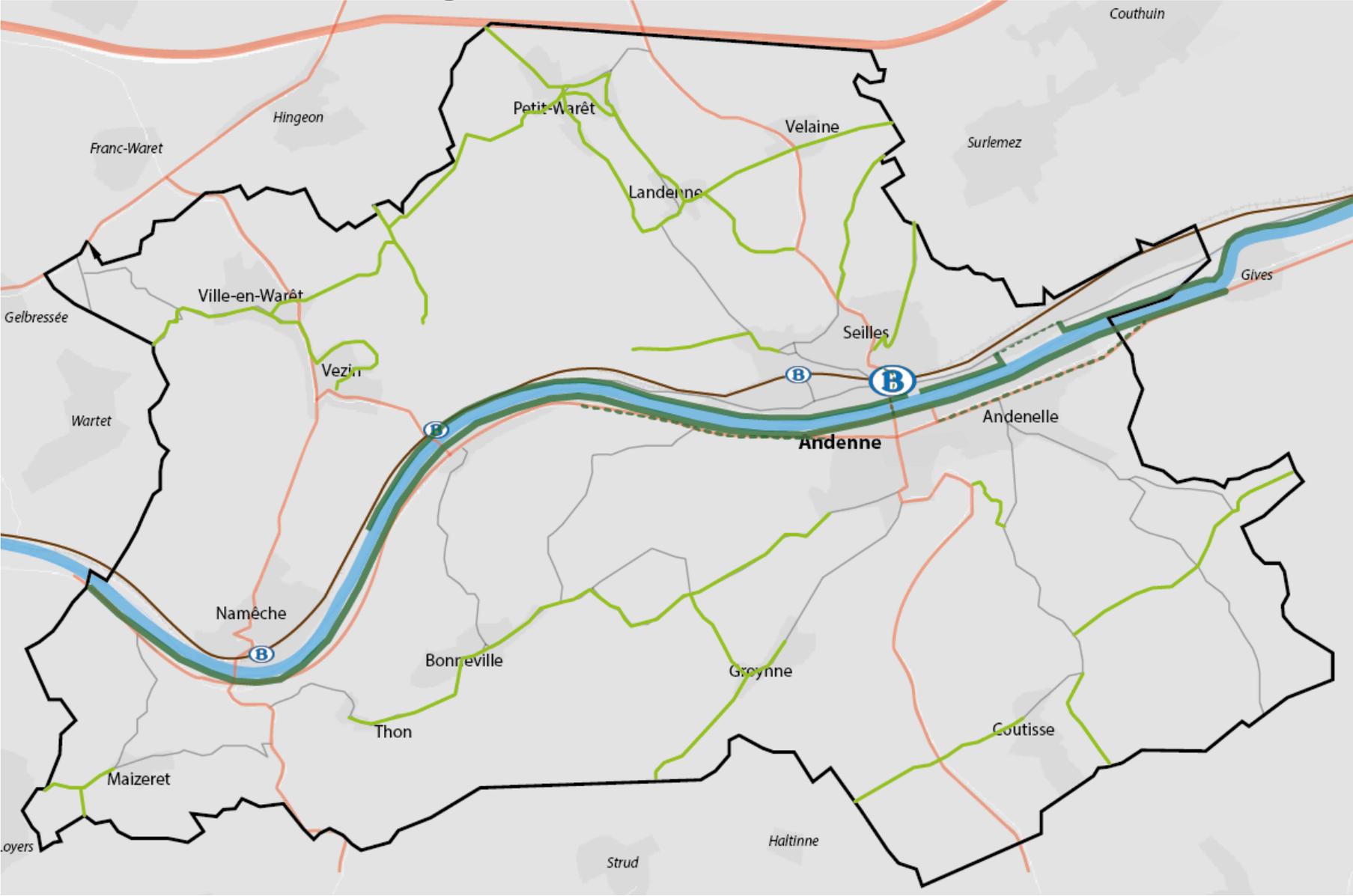


Modélisé en orange, les voies et zones apaisées (zones de rencontre ou zones résidentielles)

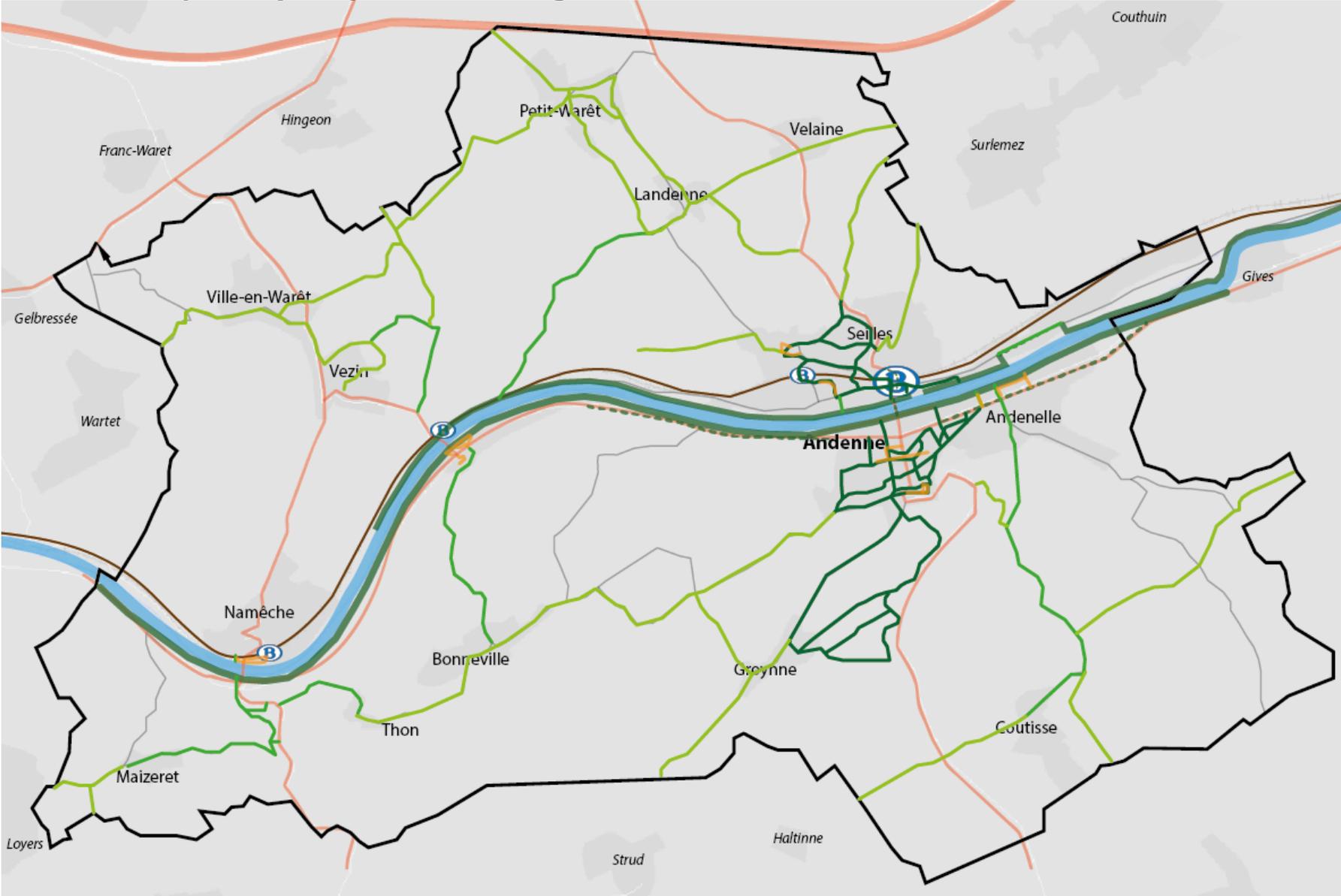
Carte 14 : Cartes des liaisons vers la Meuse



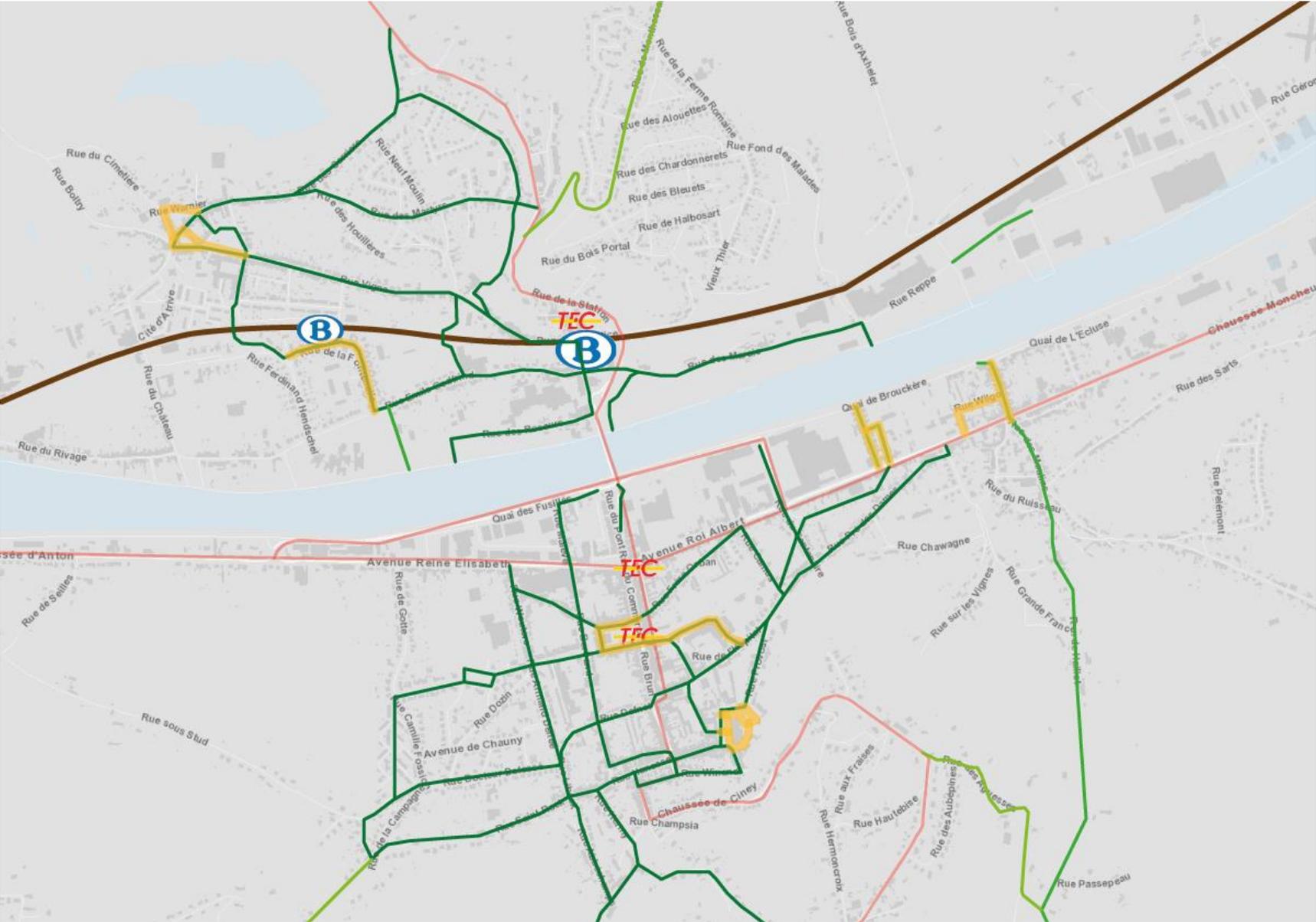
Carte 15 : Cartes des liaisons intervillages



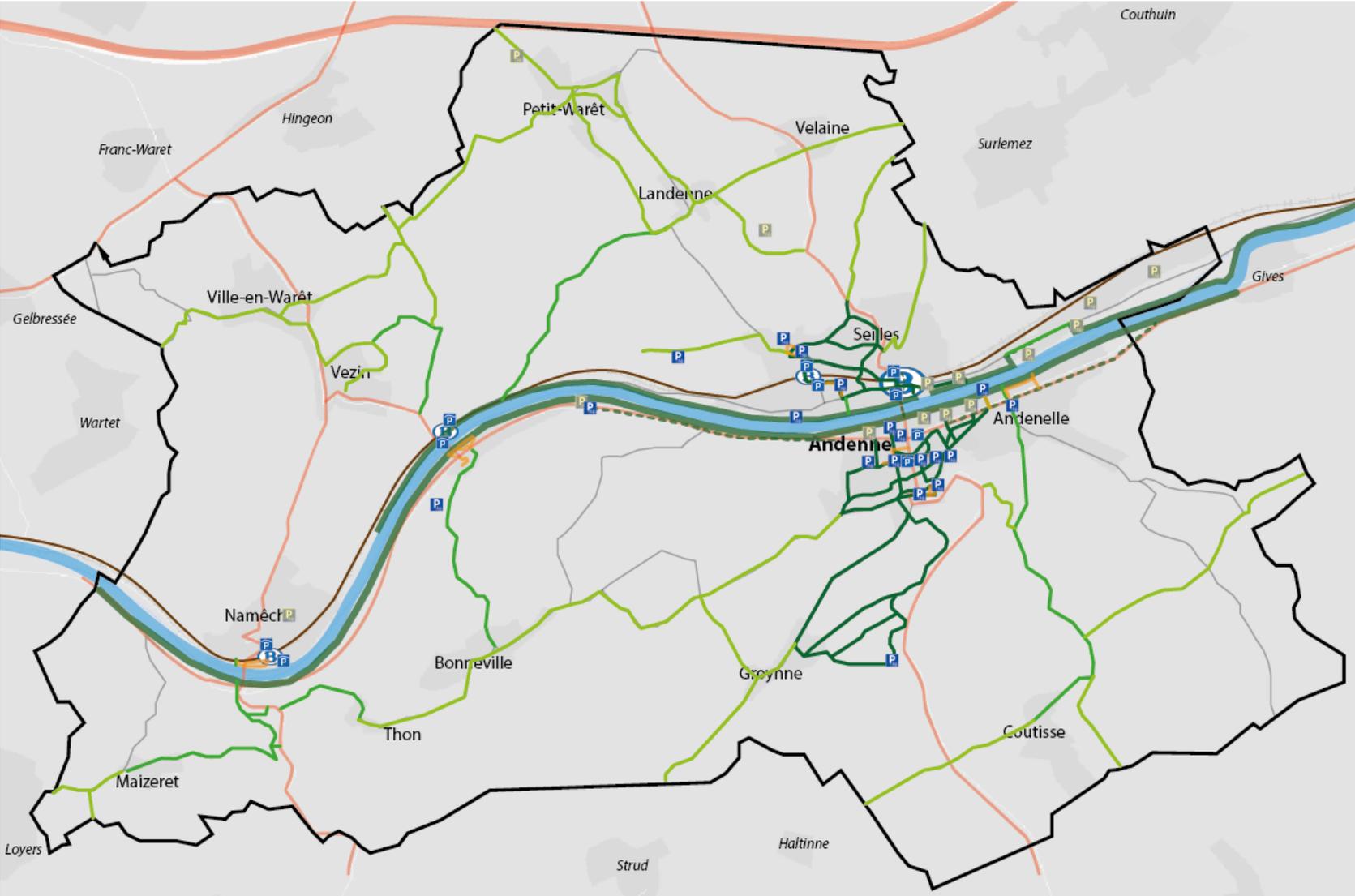
Carte 16 : Carte synthétique et précise du maillage vélo



Carte 16 : Carte synthétique et précise du maillage vélo – Zoom sur le centre ville d’Andenne et Seilles

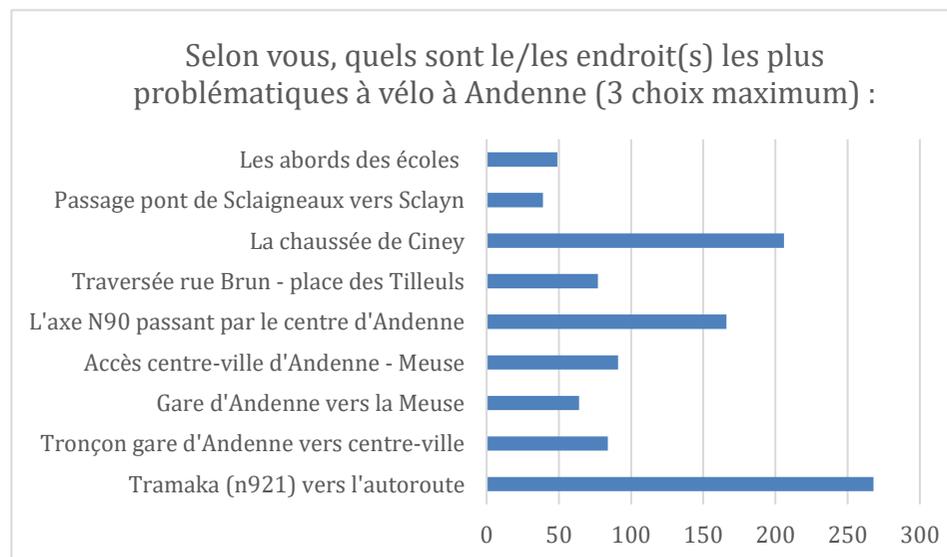
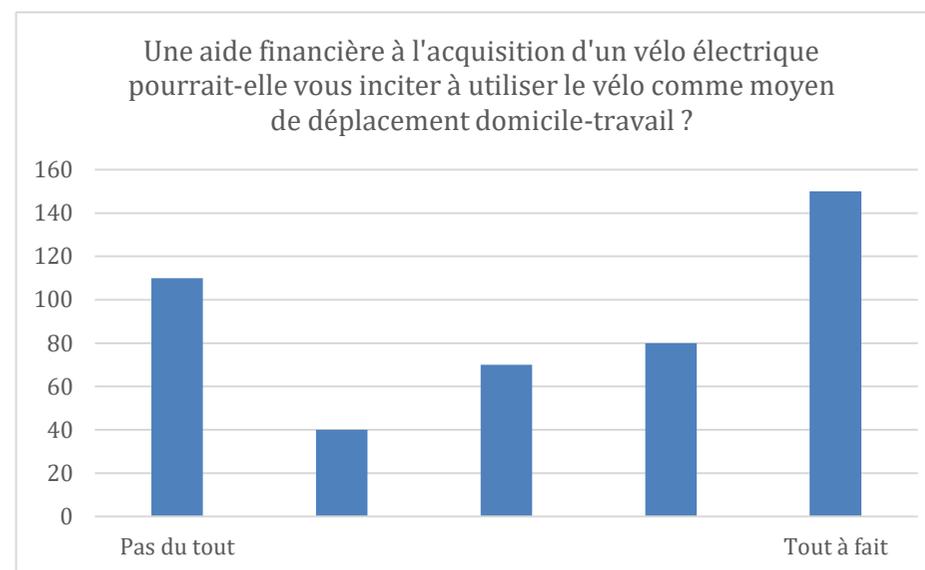
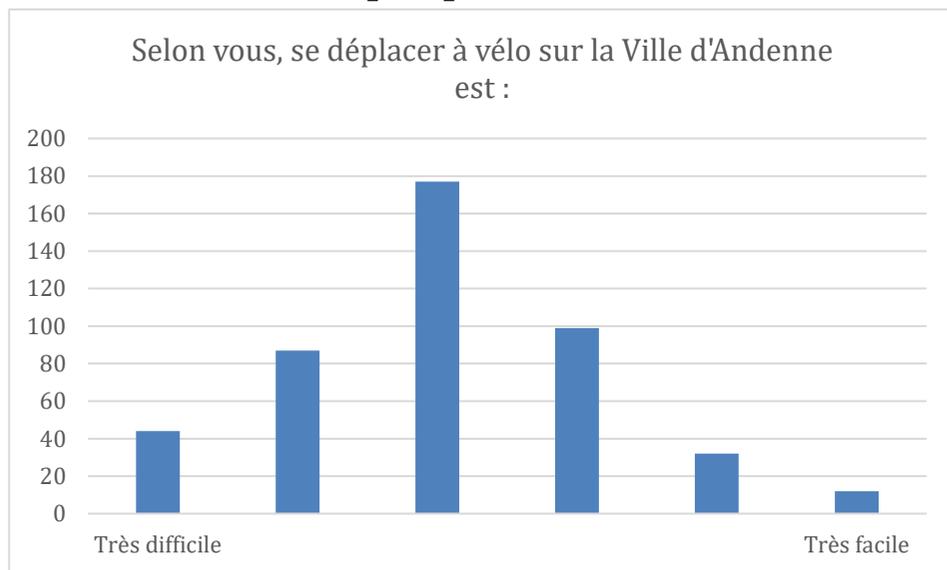


Carte 17 : Carte des parkings vélos

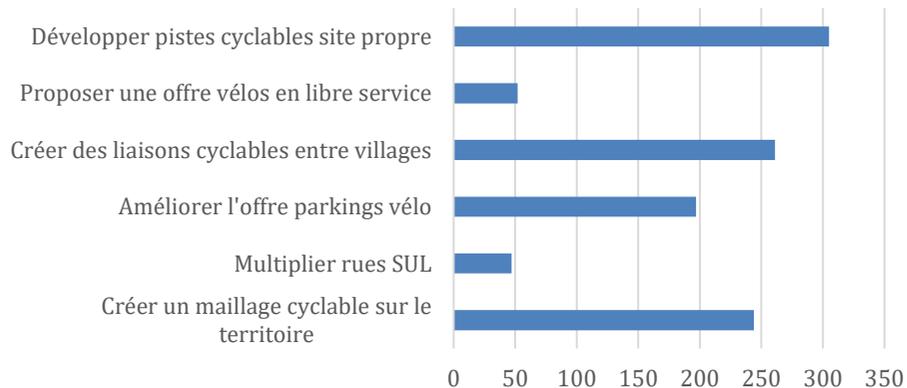


Les parkings avec un « ^ » sont des parkings couverts, les parkings en fond vert clair sont des projets de parking en PPP

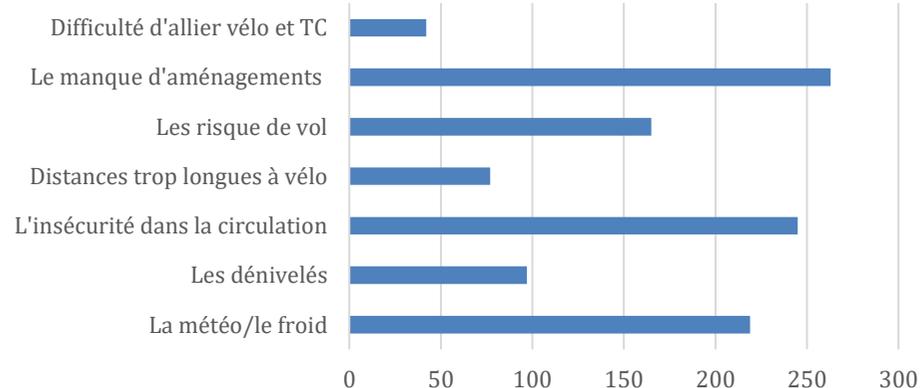
Annexe 2 : Graphiques résumé de la consultation



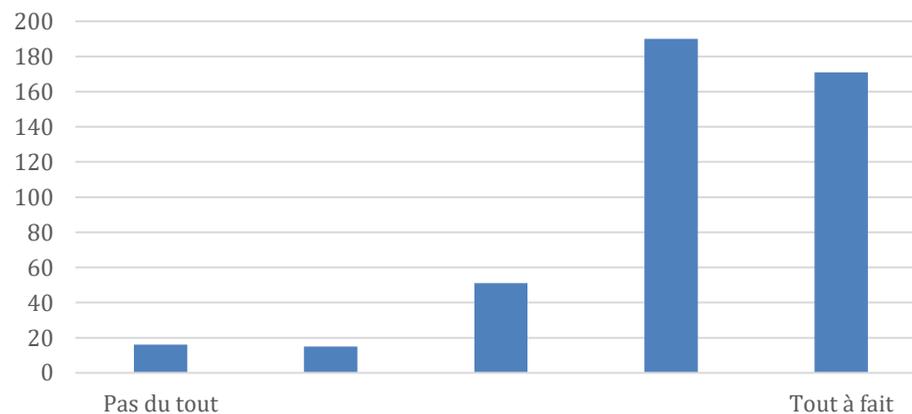
Selon vous, quelles améliorations sont prioritaires pour améliorer les conditions d'usage du vélo à Andenne ? (3 choix maximum)



Selon vous, quelles sont les raisons qui peuvent vous empêcher de prendre le vélo pour vos déplacements ? (3 choix maximum)



Si ces améliorations étaient effectuées dans les prochaines années à Andenne, j'augmenterai la proportion de mes trajets effectués à vélo



Annexe 3 : Interface de l'eGuichet

Exemple proposé, des modifications peuvent encore intervenir.

Il est imaginé de développer ce eGuichet en collaboration avec le GRACQ.

Page n°1 Signaler un problème de mobilité

Mobilité

Mes coordonnées

Nom * Prénom *

Numéro National *

Adresse e-mail *

Localisation du problème

Type de problème de mobilité *

- Engorgement
- Parking
- Vitesse
- Aménagements de sécurité
- Autre

Géolocalisez le problème *



Rue * N° *

Code postal * Entité *

Décrivez le problème *

Vos suggestions pour améliorer la situation *

Photo Aucun fichier choisi

Annexe 4 : Photos prévention

Exemples à Liège : sensibilisation à propos des rues cyclables



Affiche de promotion et d'information sur les rues cyclables à Liège.



Cube informatif sur les rues cyclables à Liège.

Affiche du GRACQ pour la sensibilisation de l'éclairage des cyclistes.



Exemples de la RATP à Paris



Annexe 5 : Aménagements envisagés rue par rue – à venir

Andenne

Nom de la rue	Etat actuel	Type(s) d'aménagement imaginé(s)	Commentaire
Rue Janson		SUL + Rue Cyclable	
Rue de l'Hôpital	Zone 30 abords d'école	SUL + Rue Cyclable	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Defnet		SUL + Rue Cyclable	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Adeline Henin	Zone 30 abords d'école	SUL + Rue Cyclable	Rue répondant aux conditions SUL
Place des Tilleuls	Zone 30	Zone de rencontre	Rue répondant aux conditions SUL (tronçon situé à l'arrière de l'Hôtel de Ville)
Promenade des Ours	SUL + Zone Piétonne		
Rue frère Orban	Zone 30 abords d'école	Mettre à sens unique + SUL	
Rue Camus	SUL	Rue Cyclable	
Rue de Pré des Dames	SUL (entre rue Camus et rue du centenaire) et Zone 30	BCS	
Rue du Centenaire		BCS voire Rue Cyclable	
Voirie de desserte parallèle à l'avenue de Belle Mine		BCS	Possibilité d'utiliser la voie de droite face à la Meuse, communale. Celle à gauche est privée, voir pour un PPP ou un accord privé.
Rue Charles Lahaye	Zone 30 provisoire	Zone de rencontre + Aménagement d'une rampe PMR/Vélo pour accéder au Ravel	Avis sollicité du TEC pour voir si réglementaire.
Rue des Pipiers	Zone de rencontre projetée	Zone de rencontre à valider	
Quai des fusillés	SUL (tronçon compris entre la rue Malevé et le parking de la surface commerciale face au SRI)	Rue Cyclable (entre rue Malevé et raccord vers le RAVEL)	
Rue Malevé		Rue Cyclable	
Rue des Moulins		Rue Cyclable	
Rue de Haillot		BCS + Zone 30 entre rue de Perwez et rue des chalées	
Chemin de la jonction	SUL + Zone 30 provisoire	Rue Cyclable	
Rue Provost	Zone 30 abords d'école	Rue Cyclable	Voire Rue cyclable à sens unique et piste cyclable dans l'autre sens
Rue des Polonais		SUL + Rue Cyclable	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Charles Lapierre		Zone de rencontre	Rue répondant aux conditions SUL
Rue des Chanoines		Zone de rencontre + Impasse débouchante	
Rue Saint Jean		Zone de rencontre	
Place Sainte-Begge		Zone de rencontre	
Place du Chapitre		Zone de rencontre	
Rue Winand		Zone de rencontre	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Delcourt		Zone de rencontre	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Libeck		SUL (entre la rue de Loen et la rue Dr Defossé) + Rue Cyclable	Entre la rue de Loen et la rue du Dr Defossé
Rue Docteur Defossé	Zone 30 abords d'école	BCS	
Cité Adelin Clotz		SUL	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Joseph Quevit		BCS	
Rue Docteur Melin		SUL sur la portion autour du Parc, face à l'Andenne Arena + Rue Cyclable	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Rogier	Zone 30 abords d'école	Rue Cyclable	
Rue Despreetz		SUL + Rue Cyclable	
Rue Wouters		SUL	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Bertrand	Zone 30 abords d'école	Rue Cyclable entre rue Defnet et rue Despreetz + BCS sur le rest	
Rue de Loen		Sens unique + SUL + Rue Cyclable	
Rue de la Campagne	Zone 30 provisoire	Zone 30 + BCS	
Rue de Bonneville		BCS	
Rue Saint Rock		BCS	
Rue d'Horseilles		BCS	
Rue Abbéchamps	Zone 30 provisoire	Zone 30 + BCS	
Rue d'Hermy		BCS	
Ancienne Chaussée de Ciney	Zone 30	BCS	Rue répondant aux conditions SUL (entre les deux débouchées de la rue sur le Reppe)

Rue Peu d'Eau	Zone 30 sur la partie en agglomération + zone 30 provisoire (entre la chaussée de Ciney et la rue des Orsias)	Zone 30 sur tout le tronçon + BCS + Aménagement Chemin réservé 19 + Chemin 182	Accès véhicules agricoles pour le chemin 19
Rue Groyne	Zone 30 provisoire (sur le tronçon le long du cimetière)	BCS	
Rue Dieudonné	Zone 30	BCS + SUL	Rue répondant aux conditions SUL
Rue du Manoir	Zone 30 (sur la partie en agglomération)	BCS	
Rue du Bois d'Heer	Zone 30	BCS	
Rue de Echavées		BCS	
Rue des Aguesses		BCS	

Seilles

Rue de la station		Rue Cyclable voire PCM	
Rue des Marais		Traversée marqué pour les cyclistes au niveau de la rue Godfrind - Rue du Marais	
Accès depuis la rue des Marais vers le Ravel		Aménagement de type D9 sur les trottoirs	
		Aménagement de confort, signalétique rouge au sol au niveau de la rue des Marais	
		Carrefour marqué au sol pour rejoindre la rue des Marais passant sous le pont de la RN 921 et en direction du Pont Salvador Allende (accotement aménagé de type D9 pour rejoindre le rond-point).	
Rue Reppe		Piste cyclable double sens sur le côté Meuse de la rue, pour terminer la jonction entre les deux parties du RAVEL	
		Liaison vers le RAVEL + Impasse débouchante cyclistes et piétons	
Nom de la rue	Etat actuel	Type(s) d'aménagement imaginé(s)	Commentaire
Rue Emile Godfrind		Stop avancé pour les véhicules au niveau de la PCM	
Passage entre la rue Emile Godfrind et le chemin de halage		BCS + Zone 30	
Rue de la Fontenalle	Zone 30 provisoire	Chemin réservé piéton et cyclistes	
Liaison entre la rue Emile Godfrind et la rue du Vigna		Zone résidentielle	Rue répondant aux conditions SUL
Rue du Vigna		Chemin réservé piéton cycliste	Penser au débouché rue Vigna, bande rouge et simplifier la traversée pour les vélos - éventuelle poursuite via rue de l'Epine Blanche jusqu'à la rue des Martyrs
Rue de la Justice	Zone 30 autour du square	BCS + Zone 30	
Rue de la Justice (partie en impasse)		Rue Cyclable	Le square ne répond pas aux conditions SUL
		Impasse débouchante et jonction aménagée de la rue de la station pour rejoindre la rue Monthessal	
Rue de Monthessal		Bifurcation vers le nord-ouest pour rejoindre la rue des Martyrs et poursuivre via la rue Gouverneur Pierre Falize	
Rue du Gouverneur Pierre Falize		BCS	
Rue de la longue couture		BCS zone résidentielle	
Rue des Carriers	Zone 30 sur le tronçon à proximité de la rue des écoles)	BCS voire zone résidentielle	
Rue des Martyrs		BCS + PCM (à partir du n°48)	
Rue des Houillères		BCS + Zone 30	
Rue des écoles	Zone 30	BCS + Zone 30	
Rue du Parc	Zone 30	Rue Cyclable entre rue du Parc et place Jean Tousseul	
Rue Constant David		SUL + Rue cyclable	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Warnier	Zone 30	SUL + Rue cyclable	
		Zone de rencontre voire zone piétonne avec accès vélo dans deux sens	Rue ne répondant pas aux conditions SUL
Rue de l'Eglise Saint Etienne	Zone 30	Zone de rencontre voire zone piétonne avec accès vélo dans deux sens	
Rue Boltry	Zone 30 (tronçon bas en-dessous du cimetière)	BCS voire PCM type D10 si aménagement des accotements (min 7m20 de largeur de chaussée)	
Rue Saint Joseph		BCS + 50 jusqu'à l'accès à la Réserve naturelle de Sclaigneaux	
Chemin de la réserve naturelle de Sclaigneaux		Asphalte	
Rue du cimetière		SUL + Zone 30	Rue répondant aux conditions SUL
Place Jean Tousseul	Zone 30	Rue Cyclable voire zone de rencontre	Rue répondant aux conditions SUL (tronçon compris entre la place Wauters et la rue des Ecoles)
Place Wauters	Zone 30	Rue Cyclable voire nouvel aménagement avec double sens sur la partie nord de la place, la partie au niveau de l'école devient zone piétonne entre le dos d'âne existant devant l'entrée de l'école et la rue François Jassogne	Rue ne répondant pas aux conditions SUL
Rue François Jassogne	Zone 30	BCS	
Rue du Roua		BCS et limitation à 50-70km/h hors agglomération voire aménagement d'une PCM type D10 à double sens sur le côté droit de la route	

Sclayn

Nom de la rue	Etat actuel	Type(s) d'aménagement imaginé(s)	Commentaire
Cité Tonglet		Impasse débouche vélo-piéton Zone résidentielle	
Rue des fleurs		Impasse débouchante vélo-piéton Zone résidentielle	
Rue Godion		Zone de rencontre (zone résidentielle sur la partie en impasse)	
Rue du bord de l'eau		Zone de rencontre	
Grand Place		Zone de rencontre	
Rue du vieux Sclayn	SUL	Zone de rencontre	
Rue Gustave Jacoby		Zone de rencontre	Répond aux conditions SUL
Rue du Baty	SUL (tronçon compris entre la rue Docteur Parent et la rue du Bord de L'eau Ecole)	Zone de rencontre	Rue du Baty (tronçon compris entre elle-même et la rue du Gustave Jacoby) répond aux conditions SUL
Rue du déversoir		Zone résidentielle	
Chemin au niveau des locaux de l'association Les Amis du chein -Agility		Chemin réservé vélo-piéton	
Rue de Vilette Partie centrale	Zone 30 + SUL (partie centrale de la rue)	Zone de rencontre (partie centrale) Généraliser Zone 30 et SUL sur toutes les portions de la rue	
Rue Saint Maurice	Zone 30	Zone de rencontre	
Rue du fond des vaux		BCS Zone 30 entre la rue du Dr Parent et la rue Fosse	

Landenne

Rue de la Houssaie		BCM voire aménagement d'un accotement cycliste de type B10 côté gauche de la chaussée du croisement avec la rue Tramaka jusqu'à l'entrée du village	
Chemin de Messe	Chemin réservée à la desserte locale	Impasse débouchante sur un chemin réservé cyclistes piétons et véhicules agricoles	
Rue Sainte-Marie		BCS + Zone 50	
Rue Salm		BCS + Zone 30	Zone 30 provisoire
Rue Louis Lahaye		BCS + Zone 30	Zone 30 provisoire (passage du TEC, à voir avec eux si une zone 30 est réglementaire)
Rue de Petit Warêt	Zone 30	BCS	
Place Félix Moinnil	Zone 30	Zone 30 voire zone de rencontre sur la partie centrale au niveau de l'église de Petit Warêt	
Rue de Pontillas	Zone 30	BCS + accotements dans la zone d'activité	
Rue de Gemine	Zone 30 jusqu'au 435	BCS + Zone 30 (jusqu'au n°455)	
Rue de Troka		BCS + 70 (hors agglomération)	
Rue chant des oiseaux		BCS + 70 (hors agglomération)	
Rue de l'amical		BCS + Zone 30	
Rue Constant David	Zone 30	BCS + Zone 30	
Rue du château d'eau		BCS + Zone 30	
Rue du Petit pont (entre la rue Jean Tousseul et la rue Maurice Bertrand)		BCS + Zone 50 hors agglomération	
Rue Maurice Bertrand		BCS + Zone 50 hors agglomération	
Rue de Loysse		BCS + Zone 50 hors agglomération	
Sentier 29 (débouché de la rue du château d'eau)		Impasse débouchante sur un chemin réservé cyclistes piétons et véhicules agricoles	Voir autorisation d'accès à la ferme du chant d'oiseaux
Rue de Velaine		BCS + 70 (hors agglomération) voire aménagement des accotements avec trottoirs cyclistes/piétons séparés dans la mesure du possible, mixte si largeur insuffisante	
		Aménagement de la traversée de la N921 pour rejoindre la rue de Couthouin et la rue Jules Larivière	
		Zone 50 à partir du 93 rue de Velaine (voir pour passer en agglomération dans un second temps mais cette démarhe prend du temps)	
Rue Jules Larivière			Tronçon ne répondant pas aux conditions SUL
Rue de Couthouin		BCS + 70 (hors agglomération)	

Coutisse

Nom de la rue	Etat actuel	Type(s) d'aménagement imaginé(s)	Commentaire
Nom de la rue	Etat actuel	Type(s) d'aménagement imaginé(s)	Commentaire
Rue des Saules		SUL + 70 (hors agglomération) Zone 30 (au niveau du cimetière)	Rue répondant aux conditions SUL
Rue Sainte Begge		SUL + 70 (hors agglomération)	
Rue de l'Hospice	Zone 30 provisoire	BCS + 70 (hors agglomération)	
Rue Jodion		BCS + 70 (hors agglomération)	
Grosse		BCS + 70 (hors agglomération)	
		BCS + Zone 50 entre Bousalle et Fond de Bousalle	
Rue Eugène Malherbe		Accotement du côté gauche cyclistes/piétons séparés dans la mesure du possible, mixte si largeur insuffisante.	

Bonneville

Rue Vaudaigle		BCS + 70 (hors agglomération)
Rue Chaudin	Zone 30 provisoire (quartier Crèvecoeur)	BCS
Rue Viaux		BCS
Rue du Centre		BCS + Zone 30
Rue de Bruyère	Zone 30	BCS
Rue Sainte Anne		BCS
Rue de la Trichenne		BCS + Zone 50
Rue Sterpisse		BCS + 70 (hors agglomération)

Vezin

Rue Brichebo	Desserte locale	Aménagement du carrefour par marquage au sol et panneaux d'attention au niveau du débouché sur la N896
		BCS + Zone 30
Rue du Baty Driane		BCS + Zone 30
		Rénovation de la route pour le moment fermé
Rue du Haut Baty		BCS + Jonction avec Rue Brichebo par un chemin réservé cyclistes-piétons
Rue de Landenne		BCS + Zone 50
Rue de Bellaire		BCS + Zone 70 (hors agglomération)
Rue de Saint Hubert	Zone 30 école	Zone 30 + BCS
Rue des Priesses		Zone 30 + BCS
Rue du Bourgmestre Orban		Zone 30 + BCS
		Zone 30 + BCS
Rue du Portail	Zone 30 école	Indication Impasse débouchante piéton cycliste Aménagement marquage au sol de la traversée la rue de Saint Hubert
Rue de la Coline		Zone de rencontre
Rue Housoi		BCS
Rue de Ville en Waret (jusqu'à l'intersection avec la rue de Marche les Dames)		BCS
Rue de Marche les Dames		BCS + Zone 70 (hors agglomération)

THON

Rue de Thon	Zone 30 abords école	BCS + Elargir la zone 30 jusqu'au croisement avec la rue des Sarrazins
Rue du Sanson	Zone 30 provisoire	BCS + Zone 30
Rue de Gramptinne		Accès facilité avec aménagement depuis le pont de Namèche vers la Rue Gramptinne : marquage au sol pour la traversée de la N90
Rue Sainte Anne		BCS + 70 (hors agglomération)

Maizeret

MAIZERET	Rue de Villenal		BCS + 70 (hors agglomération)
MAIZERET	Ferme Blaly		BCS + 70

Namêche

Rue sous Meuse	Zone 30 abords d'école	Zone de rencontre Rampes d'accès pour vélo sur les escaliers pour accéder au pont de Namêche Accès aménagé avec marquage au sol vers le Pont de Namêche Accès direct vers la gare de Namêche
Rue de la Gare		BCS + Zone 30 Accès aménagé avec marquage au sol vers le pont de Namêche et traversée de la N942 vers la rue Wauthier et la rue du Corteil

Annexe 6 : Statistiques de la ZDP sur la Rue brun (au niveau du n°26)

 <p>Police Locale Zone des Arches (5305) Département circulation Rue de la Papeterie n°1 5300 Andenne 085/623.519</p>		Date : 01/10/2019
		Dossier n° : 39
Opérateur : WERARD 1 ^{er} INP		
Objet : Résultats d'une analyse de trafic		
Localisation		
Commune – Code postal	ANDENNE	
Entité	Andenne	
Rue	Rue Brun	
Endroit précis du placement (n°-bk-rlf.)	N°26	
Sens pris en compte	Unidirectionnelle	Bidirectionnelle
Agglomération (F1a-F3a)	Oui	Non
Limitation de vitesse / Signalisation	50 km/h	F1a – F3a
Période		
N° analyseur de trafic	1002A77	
Jour – date – début	Lundi	24/09/19
Jour – date – fin	Lundi	01/10/19
		1030 hr
		1420 hr
Résultats		
Dépassement de la "VMA"		
Classe de vitesse	Véhicules catégorie 1 : 0 à 8 m	Véhicules catégorie 2 : 8.1 à 25.5 m
Classe 1 entre 10 et 20 Km/Hr	10725	311
Classe 2 entre 21 et 30 Km/Hr	26250	665
Classe 3 entre 31 et 40 Km/Hr	19322	426
Classe 4 entre 41 et 50 Km/Hr	4370	102
Classe 5 entre 51 et 60 Km/Hr	797	5
Classe 6 entre 61 et 70 Km/Hr	150	2
Classe 7 entre 71 et 80 Km/Hr	38	0
Classe 8 entre 81 et 90 Km/Hr	17	0
Classe 9 au-delà de 91 Km/Hr	5	0
Total pour chaque catégorie		
Total des catégories 1&2	63185	61674
% catégorie 1 et 2	97.61 %	2.39 %
Véhicules en excès de vitesse	Cat 1 : 1007	Cat 2 : 7
	Nombre total excès de vitesse	1014 – 1.60%
Densité du trafic		
Trafic journalier	9026,42 véhicules /jour	63185 / 07 jours
Débit horaire		
	376,1 véhicules /heure	
Vitesse		
Véhicules catégorie 1 :		
*V85	37 km/h	Inférieure – Supérieure - Egale
Vitesse moyenne	29 km/h	Inférieure – Supérieure - Egale
Véhicules catégorie 2:		
*V85 générale	37 km/h	Inférieure
Vitesse moyenne générale	29 km/h	Inférieure
Excès de vitesse		
Véhicules catégorie 1 :		
Pourcentage	1,63 %	Véhicules catégorie 2
Pourcentage total	1,60 %	0,46 % (pour cette catégorie)
Problème de vitesse		
	Oui	Non
Remarque		
*V85= vitesse en dessous de laquelle circule 85% des véhicules		
*VMA= vitesse maximale autorisée		

Annexe 7 : Arrêté de subvention du CCATM, justifiant l'existence et la tenue du CCATM à Andenne

REGION WALLONNE

Arrêté accordant une subvention aux communes pour le fonctionnement de leur Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité pour l'année 2019

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles modifiée par la loi du 8 août 1988, notamment l'article 6, § 1^{er}, 1, 1^o et II ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 2 octobre 2020 modifiant l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 septembre 2019 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 septembre 2019 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement wallon ;

Vu le décret du Parlement wallon du 19 décembre 2019 contenant le budget général des dépenses de la Région wallonne pour l'année budgétaire 2020, notamment la Division organique 16 – Programme 02 – Article 43.02.22 – titre I – budget 2020 ;

Vu le Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme et du patrimoine, notamment les articles 7, 255/1 et 2 ;

Vu le Code de développement territorial, notamment les articles D.I.12, § 1, 6^o et R.I.12-6 ;

Considérant le renouvellement des CCATM à la suite des élections 2018 ; que le calcul de la subvention et du nombre de réunions s'est fait au prorata des mois prestés sous les régimes du CWATUP et du CoDT étant entendu que le mois de la notification de l'arrêté ministériel de renouvellement est comptabilisé comme un mois de fonctionnement sous le régime CoDT, peu importe la date de la notification ;

Considérant que 213 communes francophones disposent, au 31 décembre 2019, d'une commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité ;

Que 173 communes disposant d'une commission consultative communale d'aménagement du territoire, du logement, du patrimoine et de l'énergie, ont introduit une demande de subvention, dans les formes et délais prescrits à l'article 255/1 et /2 du code précité et à l'article R.I.12-6, § 2 du CoDT, pour le fonctionnement de leur CCATM en 2019 ;

Qu'il résulte de l'examen des rapports d'activités que 160 communes remplissent les conditions légales pour bénéficier de la subvention dans la mesure où elles ont réuni leur commission au moins le nombre de réunions requis sur l'année avec le quorum

atteint et ont transmis un relevé des dépenses supportées par la commune dans le cadre du fonctionnement de leur CCATM ;

ARRETE :

Article 1 – Il est accordé une subvention pour un montant total de six cent nonante huit mille quatre cent soixante-cinq euros (698.465 €) **aux 160 communes suivantes :**

Brabant wallon (23 communes) :

<u>Communes disposant d'une CCATM</u>	<u>Montant de la subvention</u>
1 Braine L'Alleud	5.650 €
2 Braine-Le-Château	4.550 €
3 Chastre	4.292 €
4 Chaumont-Gistoux	4.650 €
5 Court-St-Etienne	4.575 €
6 Genappe	4.625 €
7 Grez-Dolceau	4.625 €
8 Incourt	4.292 €
9 Ittre	4.292 €
10 Jodoligne	4.625 €
11 La Hulpe	4.292 €
12 Lasne	4.292 €
13 Nivelles	5.790 €
14 Orp-Jauche	3.933 €
15 Ottignies LLN	5.580 €
16 Perwez	4.292 €
17 Ramillies	3.217 €
18 Rebecq	4.588 €
19 Rixensart	5.650 €
20 Tubize	5.580 €
21 Villers-La Ville	4.575 €
22 Walhain	3.575 €
23 Waterloo	5.720 €

Hainaut (46 communes) :

<u>Communes disposant d'une CCATM</u>	<u>Montant de la subvention</u>
1 Aiseau-Prestes	4.600 €
2 Antoing	3.396 €
3 Ath	5.790 €
4 Beaumont	3.575 €
5 Beloeil	4.575 €
6 Binche	5.835 €

7	Brugellette	4.292 €
8	Celles	3.933 €
9	Chapelle-Lez-Herlaimont	4.575 €
10	Charleroi	5.580 €
11	Chatelet	5.790 €
12	Chièvres	3.396 €
13	Colfontaine	5.835 €
14	Comines-Warneton	4.588 €
15	Courcelles	5.650 €
16	Ecaussinnes	3.575 €
17	Ellezelles	4.638 €
18	Enghien	4.600 €
19	Erquelinnes	4.650 €
20	Estalmpuls	4.625 €
21	Farciennes	4.650 €
22	Fleurus	4.638 €
23	Frameries	5.790 €
24	Gerpinnes	4.625 €
25	Ham-sur-Heure / Nalinnes	4.588 €
26	Hensies	3.396 €
27	Honnelles	3.754 €
28	La Louvière	5.580 €
29	Lens	4.292 €
30	Les Bons Villers	3.754 €
31	Lessines	4.638 €
32	Lobbès	4.292 €
33	Manago	5.755 €
34	Mouscron	5.755 €
35	Pecq	3.396 €
36	Peruwelz	4.625 €
37	Pont-à-Celles	4.625 €
38	Quaregnon	4.650 €
39	Quievrain	4.471 €
40	Saint-Chislain	5.580 €
41	Seneffe	4.588 €
42	Silly	4.471 €
43	Sivry Rance	3.933 €
44	Solignies	5.580 €
45	Thulin	4.650 €
46	Tournai	5.835 €

Jilège (50 communes) :

	<u>Communes disposant d'une CCATM</u>	<u>Montant de la subvention</u>
1	Amay	4.650 €
2	Anthlisnes	3.575 €
3	Aubel	3.754 €

4	Awans	3.754 €
5	Aywaille	4.550 €
6	Baelen	3.217 €
7	Bassenge	3.038 €
8	Berloz	4.292 €
9	Braves	3.933 €
10	Chaudfontaine	5.720 €
11	Clavier	3.754 €
12	Crisnée	3.575 €
13	Dalhém	3.575 €
14	Dison	4.575 €
15	Engls	4.471 €
16	Esneux	4.650 €
17	Fleron	4.575 €
18	Hamoir	3.396 €
19	Hannut	4.575 €
20	Héron	3.217 €
21	Herstal	5.580 €
22	Herve	4.625 €
23	Huy	5.650 €
24	Jalhay	3.575 €
25	Limbourg	3.754 €
26	Malmedy	4.588 €
27	Marchin	4.650 €
28	Modave	3.217 €
29	Neupré	3.396 €
30	Olné	3.754 €
31	Oreye	3.217 €
32	Oupeye	5.580 €
33	Plomblières	4.575 €
34	Romcourt	3.575 €
35	Saint-Georges/Meuse	4.292 €
36	Soumagne	4.600 €
37	Sprimont	4.588 €
38	Staveiot	4.650 €
39	Stoumont	3.933 €
40	Theux	4.600 €
41	Thimister Clermont	4.292 €
42	Trois-Ponts	3.754 €
43	Trooz	4.650 €
44	Verlaine	3.575 €
45	Verviers	5.790 €
46	Villers-le-Bouillet	4.292 €
47	Visé	4.638 €
48	Waimès	3.933 €
49	Wanze	4.575 €
50	Welkenraedt	4.600 €

Luxembourg (19 communes) :

<u>Communes disposant d'une CCATM</u>	<u>Montant de la subvention</u>
1 Aubange	4.650 €
2 Bertagne	3.933 €
3 Chiny	4.650 €
4 Florenville	3.217 €
5 Gouvy	3.217 €
6 Habay	4.292 €
7 Hotton	3.575 €
8 Houffalize	3.575 €
9 Libin	3.038 €
10 Marche-en-Famenne	4.600 €
11 Musson	4.650 €
12 Nassogne	4.292 €
13 Paliseul	3.217 €
14 Rendeux	3.933 €
15 Saint-Hubert	3.933 €
16 Sainte-Ode	3.217 €
17 Tellin	3.217 €
18 Tenneville	3.754 €
19 Vielsalm	3.575 €

Namur (22 communes) :

<u>Communes disposant d'une CCATM</u>	<u>Montant de la subvention</u>
1 Andenne	5.790 €
2 Anhée	3.754 €
3 Assesse	3.754 €
4 Beauraing	3.217 €
5 Ciney	4.588 €
6 Dinant	4.650 €
7 Eghezée	4.575 €
8 Fernelmont	3.754 €
9 Floffe	3.217 €
10 Florennes	4.550 €
11 Gesves	3.575 €
12 Hamois	3.754 €
13 Hastière	3.754 €
14 Havelange	3.575 €
15 Jemeppe-sur-Sambre	4.575 €
16 La Bruyère	3.575 €
17 Namur	5.580 €
18 Onhaye	3.217 €
19 Profondeville	4.638 €

20 Rochefort 4.600 €
21 Sambreville 5.650 €
22 Yvoir 3.575 €

Fait à Namur, le 30 OCT. 2020



Willy BORSUS

4