

wanze



Pour vous, avec vous

Commune de Wanze Plan Communal Piéton

Diagnostic 2023 – Avancement 2025

Table des matières

1. Introduction – La marche aujourd’hui.....	3
2. Présentation du Territoire de la commune de Wanze	4
3. Méthodologie	5
3.1 Identification des pôles générateurs de déplacements	6
3.2 Délimitation des périmètres d’étude	6
3.3 Observation de terrain et identification des flux piétons	8
3.4 Cartographie des temps de parcours piéton.....	9
3.5 Évaluation de l’état des infrastructures et implication des usagers	10
4. Diagnostic et pistes de solution.....	12
5. Etat d’avancement	13
6. Conclusion	17
7. Annexes	18
7.1 Cartes générales	18
7.2 Réseau Piéton par pôle.....	27
7.3 Flux piétons et infrastructures	39
7.4 Fiches « point noir »	51

1. Introduction – La marche aujourd’hui

La marche constitue un mode de déplacement essentiel du quotidien. Accessible à tous, elle représente une solution de mobilité durable, saine et économique, tout en contribuant à la convivialité et à l’attractivité des espaces publics. À travers la marche, c’est également la qualité de vie dans les quartiers qui se renforce : les échanges entre habitants, la sécurité perçue, le lien social et la redécouverte du cadre de vie communal.

Le Plan Communal Piéton s’inscrit dans cette démarche. Il vise à mieux comprendre et organiser les déplacements à pied sur le territoire communal, en identifiant les atouts, les points faibles et les besoins d’amélioration du réseau piéton. L’objectif est de garantir des cheminements sûrs, confortables et continus entre les principaux pôles de vie : écoles, commerces, équipements publics, arrêts de transports en commun, espaces de loisirs, etc.

Au-delà d’un simple état des lieux, le PCP se veut un **outil d’aide à la décision**. Il offre une vision d’ensemble de la mobilité piétonne et permet de planifier des actions concrètes, hiérarchisées et cohérentes avec les autres politiques locales en matière d’aménagement du territoire, de mobilité et de cadre de vie. Il a également pour vocation d’orienter les futurs investissements communaux, afin d’inscrire les interventions dans une logique de cohérence et de continuité à l’échelle du territoire.

La **mise en œuvre du Plan Communal Piéton** constitue d’ailleurs **l’un des objectifs que s’est fixé le Collège communal**, comme en atteste sa présence dans le **Plan Stratégique Transversal (PST)**. À travers cette démarche, la commune confirme sa volonté de renforcer la place du piéton dans l’espace public, de favoriser les déplacements de proximité et de promouvoir un cadre de vie plus sûr et plus agréable pour l’ensemble des habitants.

Ce plan se veut également **évolutif et adaptable**. Il repose sur une photographie du territoire à un instant donné, mais son contenu pourra être ajusté en fonction des projets futurs, des opportunités de financement, ou encore des retours d’expérience issus de la mise en œuvre des premières actions. L’ambition est d’en faire un **document vivant**, régulièrement mis à jour, au service d’une politique piétonne durable et cohérente.

L’approche adoptée dans ce cadre se veut avant tout **pragmatique et réaliste** : observer, comprendre, puis proposer des améliorations concrètes, proportionnées et adaptées aux spécificités locales. C’est dans cet esprit que le présent Plan Communal Piéton a été élaboré, avec pour finalité de poser les bases d’un réseau piéton sûr, continu et agréable pour l’ensemble des usagers du territoire communal.

2. Présentation du Territoire de la commune de Wanze

Située dans la vallée de la Meuse, **entre Liège et Namur**, la commune de **Wanze** occupe une position géographique stratégique, à proximité immédiate de la ville de Huy. Elle est bordée par les communes de **Héron, Burdinne, Braives, Villers-le-Bouillet, Amay et Huy**.

Le territoire s'étend sur une superficie de **43,95 km²** et compte une population avoisinant les **14 000 habitants**, en **croissance régulière** au fil des années (**+5,3% entre 2011 et 2021**). Cette évolution témoigne de l'attractivité résidentielle du territoire, portée par un cadre de vie de qualité et une localisation centrale dans le bassin mosan.

La commune se compose de **six villages** – *Antheit, Bas-Oha, Huccorgne, Moha, Vinalmont et Wanze* – ainsi que du **hameau de Longpré**.

Les villages de **Wanze** et **Antheit** constituent la zone la plus urbaine du territoire, concentrant une part importante de la population, des équipements et des activités économiques. Les autres entités présentent un **caractère plus rural**, avec une densité d'habitat plus faible et une offre de services et de commerces plus limitée.

En matière d'enseignement, chaque village dispose d'au moins une école fondamentale. Le réseau communal compte **1053 élèves** (situation le 30 septembre 2025), auxquels s'ajoutent :

- une école libre (enseignement maternel et primaire) ;
- une école secondaire avec internat ;
- deux écoles privées.

Le relief du territoire est particulièrement varié. La zone urbaine s'est développée au **confluent de la Meuse et de la Mehaigne**, tandis que les **plateaux hesbignons** s'étendent au nord et à l'est. Deux noyaux villageois, **Moha** et **Huccorgne**, se sont formés le long de la Mehaigne. Les dénivelés parfois importants entre les villages structurent fortement le paysage et influencent les modes de déplacement, en particulier pour les usagers actifs (piétons et cyclistes).

L'économie locale repose sur plusieurs pôles d'activités complémentaires :

- en bord de Meuse, le **site de la Raffinerie Tirlemontoise** et **BioWanze**, acteurs majeurs de l'industrie agroalimentaire ;
- à **Moha**, la **zone d'activités économiques** où se trouvent notamment les **usines What's Cooking** ainsi que les **installations de Carmeuse** ;
- à **Vinalmont**, un **zoning destiné aux activités industrielles** accueillant notamment **Avieta, l'Autosécurité**, et diverses entreprises locales.

Les zones non bâties sont majoritairement **agricoles**, participant à la richesse paysagère et à l'identité rurale du territoire.

Sur le plan des **transports en commun**, la commune est desservie par le **TEC Liège-Verviers** et

une ligne dépendant du **TEC Namur-Luxembourg**. Les fréquences varient fortement selon les axes et les heures de la journée, traduisant une desserte inégale entre les villages.

Wanze est traversée par **cinq routes régionales** et bénéficie d'une **liaison autoroutière directe**, grâce à la proximité de **deux échangeurs** reliant son territoire à l'autoroute. Le **réseau communal** s'étend sur environ **150 km de voiries**, supportant à la fois un trafic de desserte locale et un trafic de transit. Ce réseau, dense et bien maillé, permet de relier efficacement les différents villages et hameaux.

En matière de **transport ferroviaire**, la commune se situe sur la **ligne 125**, reliant **Liège à Namur**. Elle dispose d'une **gare locale à Bas-Oha**, desservie par des trains omnibus, offrant ainsi une connexion directe vers les centres urbains régionaux.

Enfin, le territoire est parcouru par **deux itinéraires RAVeL** :

- le **RAVeL 1 de la Meuse**, reliant **Seilles à Huy**, qui longe le fleuve et constitue un axe structurant pour les déplacements doux ;
 - le **RAVeL 127**, reliant **Ciney à Hannut**, qui traverse la partie nord du territoire.
- Ces itinéraires constituent des atouts majeurs pour la mobilité active et les loisirs, en assurant des liaisons sécurisées et agréables à travers la commune et au-delà de ses limites administratives.

3. Méthodologie

La méthodologie appliquée pour la réalisation du Plan communal piéton s'inscrit dans la dynamique du programme PIMACI (Plans d'Itinéraires Modes Actifs Communaux Intégrés). Dans ce cadre, il a été demandé de mener un audit simplifié visant à dresser un état des lieux du réseau piéton, à identifier les besoins du territoire et à évaluer la qualité des infrastructures existantes.

Pour le réseau cyclable, la commune a pu s'appuyer sur l'audit réalisé en 2021 par l'ICEDD, déjà riche en enseignements. L'audit simplifié relatif à la mobilité piétonne s'est, quant à lui, déroulé entre octobre 2022 et avril 2023.

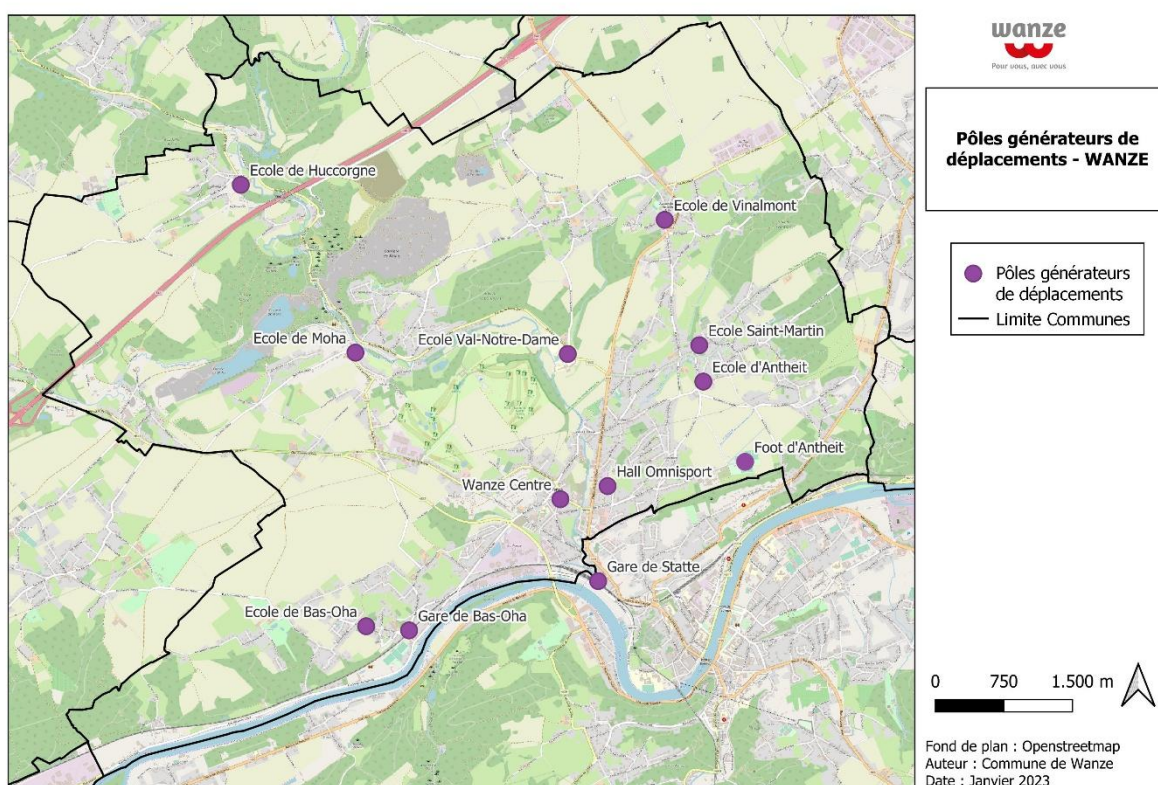
L'objectif poursuivi par cette approche était d'être tourné vers l'efficacité : il s'agissait d'éviter une analyse exhaustive de l'ensemble du territoire communal, au profit d'une étude ciblée sur les flux réellement empruntés et les liaisons les plus significatives pour les usagers du quotidien. Cette démarche a permis d'obtenir une vision fidèle de la réalité du terrain et de concentrer les efforts sur les zones à enjeu.

La méthode suivie s'est articulée autour de plusieurs étapes successives développées ci-après.

3.1 Identification des pôles générateurs de déplacements

La première étape a consisté à identifier les pôles générateurs de déplacements sur le territoire communal. Ceux-ci rassemblent les lieux qui attirent quotidiennement ou régulièrement un flux significatif de piétons : établissements scolaires, infrastructures sportives, gares et arrêts de bus, commerces, bâtiments administratifs et services publics, équipements culturels ou encore espaces publics majeurs (places, parcs, plaines de jeux).

Cette identification constitue la base du travail, puisqu'elle permet de relever les zones où se concentrent les besoins de mobilité piétonne méritant une attention prioritaire.

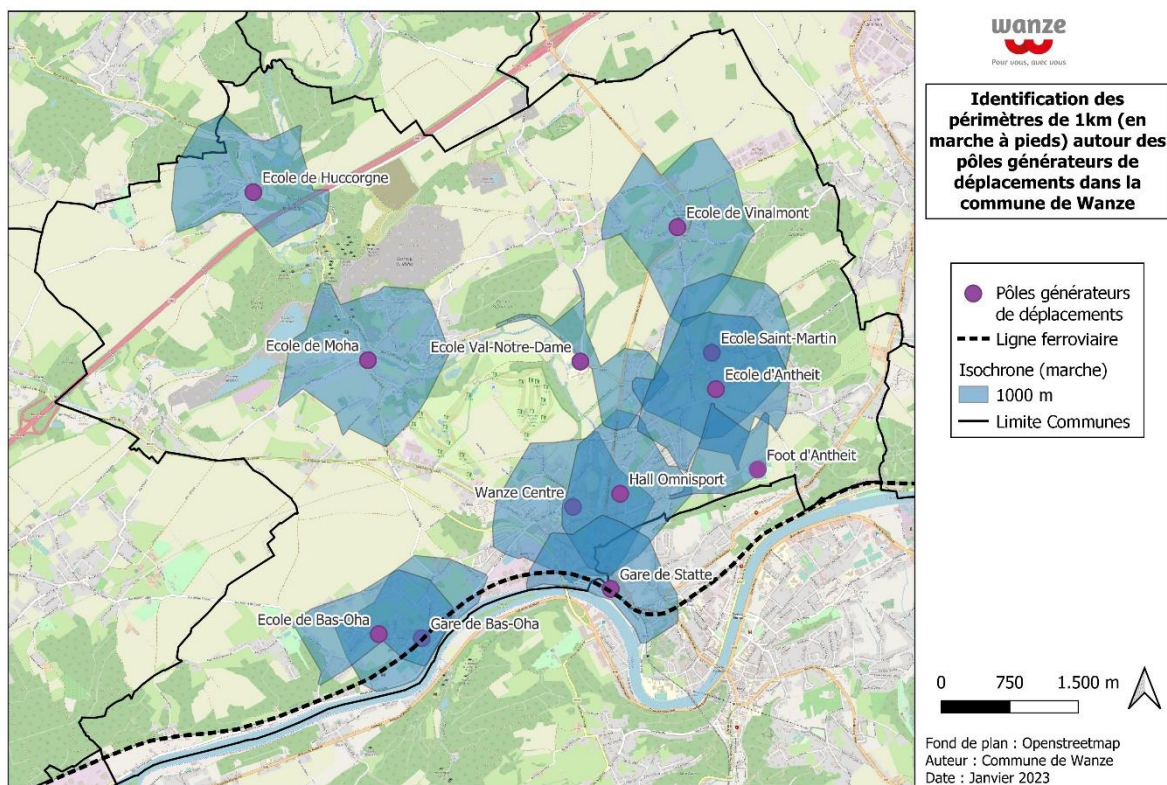


3.2 Délimitation des périmètres d'étude

Autour de chacun de ces pôles, des courbes isométriques d'un rayon d'un kilomètre ont été tracées afin de déterminer le périmètre d'accessibilité directe à pied.

Ce rayon n'a pas été choisi au hasard : selon les statistiques de mobilité, près de 17 % des déplacements inférieurs à 1 km sont encore réalisés en voiture, alors qu'il s'agit d'une distance aisément parcourable à pied pour la majorité des usagers, y compris les enfants et les seniors.

Les isochrones ont été établis en tenant compte du relief et du réseau viaire réel, afin de refléter fidèlement les conditions de déplacement. Cette approche permet de visualiser la zone d'influence piétonne de chaque pôle et d'évaluer la couverture globale du territoire.



La superposition des périmètres d'accessibilité a permis de déterminer des zones de travail cohérentes pour les modes actifs.

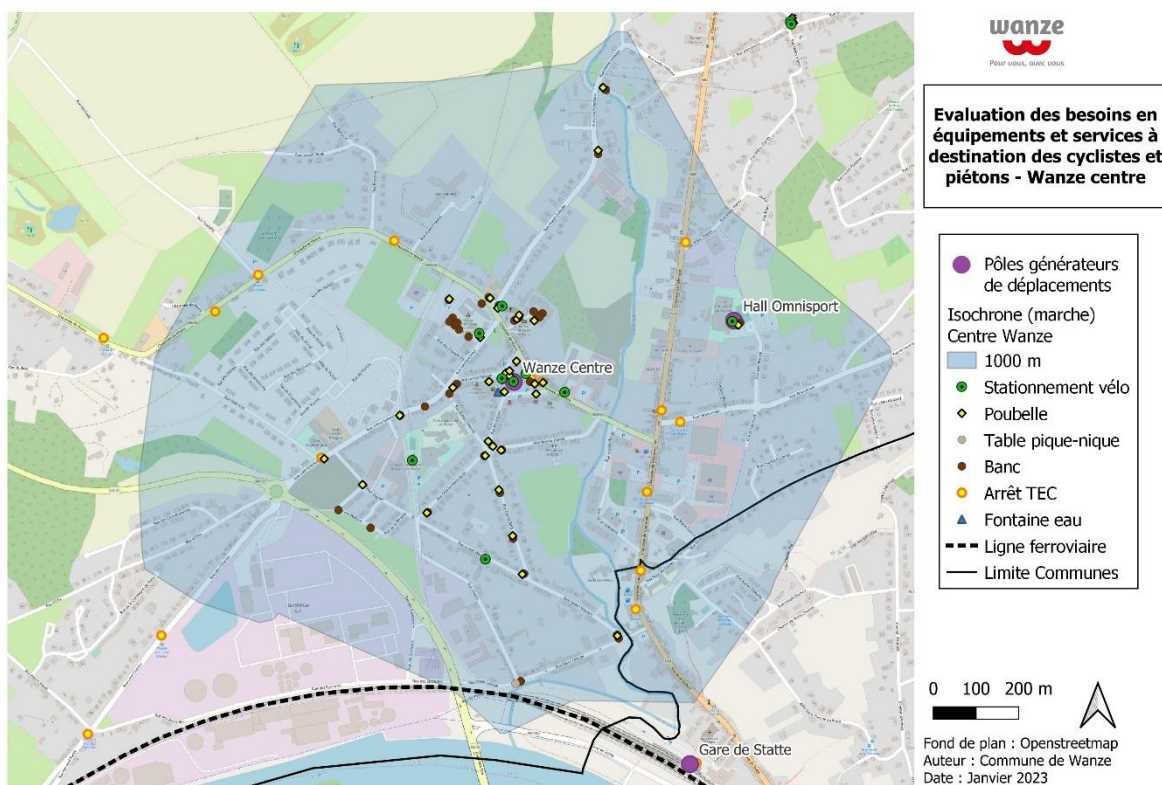
Ces zones concentrent l'analyse sur les secteurs où les flux piétons sont les plus denses ou où plusieurs pôles générateurs se recoupent.

Cette méthode ciblée permet d'orienter les efforts sur les secteurs à fort potentiel d'usage et d'éviter de se disperser sur des zones à faible fréquentation.

Les zones ainsi définies constituent les espaces prioritaires d'étude et de diagnostic, où les observations de terrain ont été réalisées.

Dans le même temps, cette analyse a servi de base pour recenser les équipements existants au service des cyclistes et des piétons : bancs publics, arceaux de stationnement vélo, abris, signalétique directionnelle, traversées sécurisées, etc.

Ce travail a permis d'évaluer le niveau de confort et de service offert aux usagers des modes actifs à l'intérieur de ces zones d'influence, et d'identifier les secteurs nécessitant un renforcement des aménagements.



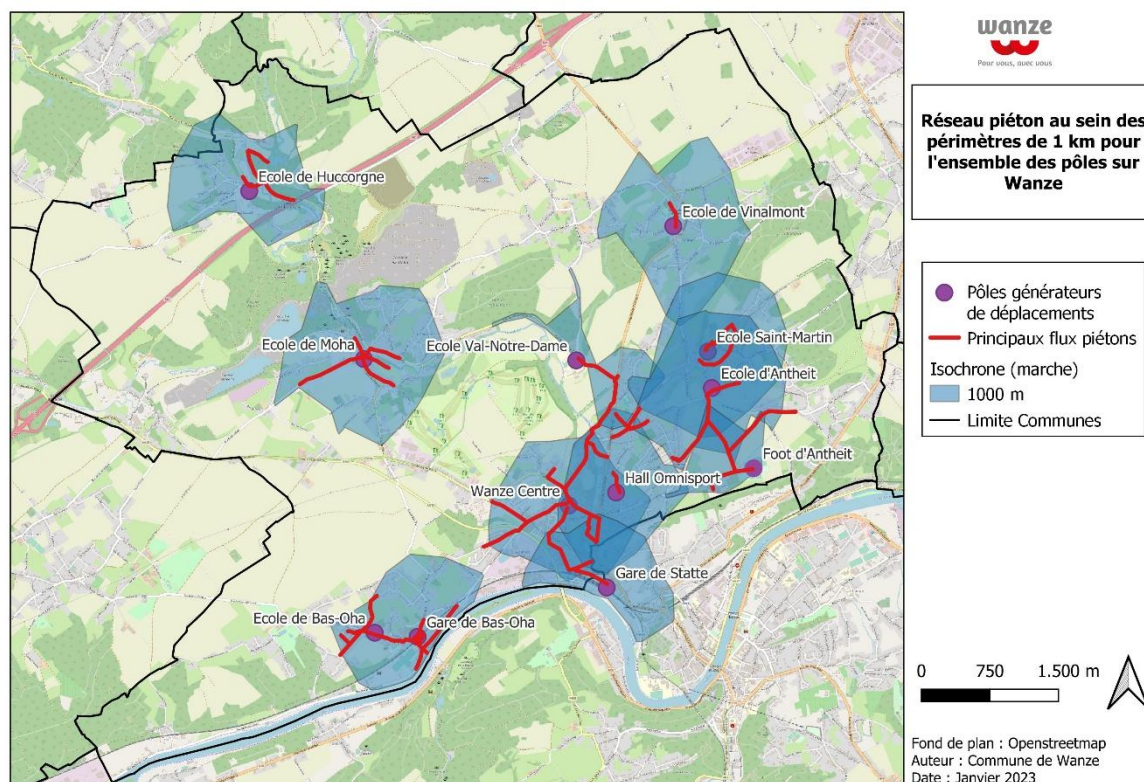
3.3 Observation de terrain et identification des flux piétons

Une observation de terrain systématique a été menée dans les zones de travail définies.

Cette étape visait à identifier les flux piétons réels, c'est-à-dire les itinéraires effectivement empruntés par les habitants, parfois différents des trajets théoriquement prévus.

Les relevés ont permis de repérer les cheminements informels (raccourcis, sentiers, passages non aménagés) ainsi que les axes les plus fréquentés reliant les pôles de vie du territoire.

Ces observations constituent un apport essentiel, car elles reflètent la réalité des pratiques quotidiennes, souvent plus parlante que la simple lecture cartographique.



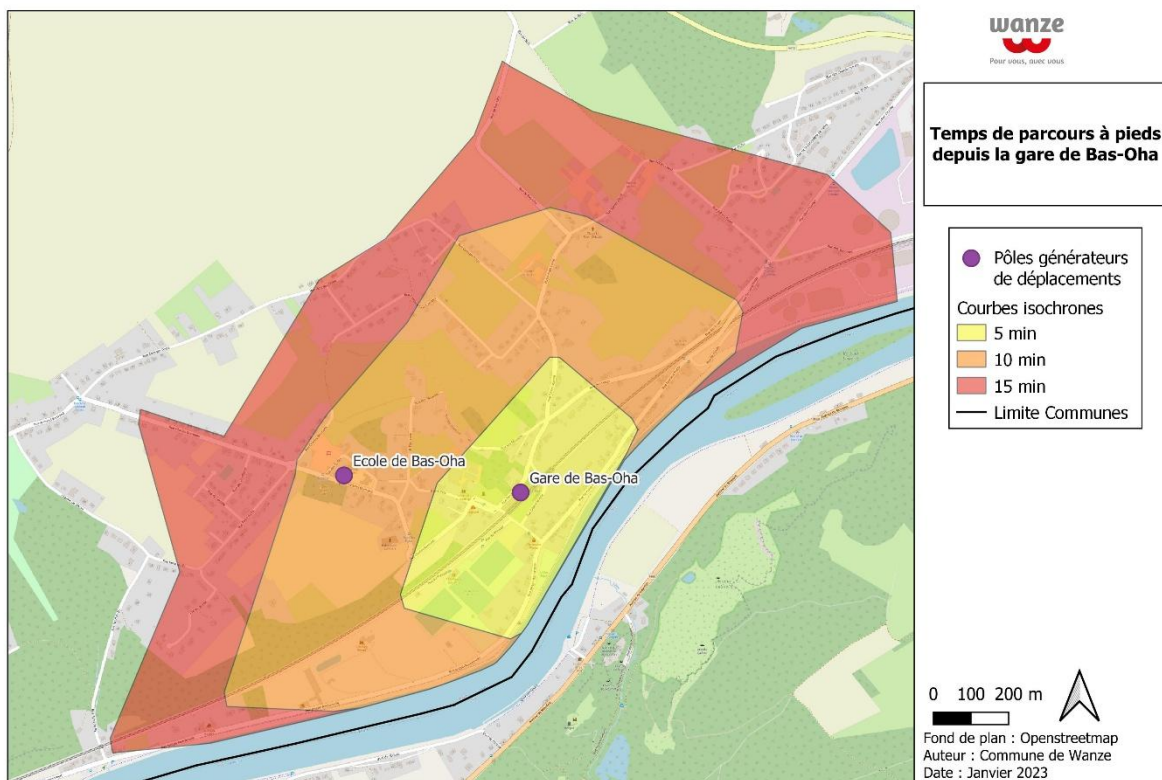
3.4 Cartographie des temps de parcours piéton

Pour illustrer la proximité entre les pôles générateurs, des cartes de temps de parcours piéton ont été réalisées.

Elles indiquent les destinations accessibles à pied en 5, 10 et 15 minutes, en tenant compte à la fois du relief, des discontinuités de trottoirs et de la qualité du réseau piéton.

Ces cartes mettent en évidence les secteurs bien connectés et ceux où la marche est limitée par des obstacles ou des distances perçues comme trop longues.

Elles permettent également de valoriser la compacité urbaine des villages principaux et de démontrer que de nombreux déplacements quotidiens peuvent être réalisés sans recourir à la voiture.



3.5 Évaluation de l'état des infrastructures et implication des usagers

L'ensemble des itinéraires identifiés a fait l'objet d'une évaluation qualitative à l'aide d'un tableau critérié portant sur la continuité, la largeur, l'état de surface, la sécurité, la lisibilité et l'accessibilité PMR des trottoirs.

Les points noirs piétons (zones dangereuses, tronçons discontinus, traversées à risque) ont été recensés et géolocalisés.

Afin d'enrichir cette analyse, la Commission des aînés a été associée activement à la démarche par la réalisation de marches exploratoires dans plusieurs villages.

Ces parcours ont permis de confronter les observations techniques à l'expérience vécue des usagers, notamment les personnes âgées et à mobilité réduite, et d'identifier les obstacles concrets au déplacement à pied.

Fiche diagnostic plan piéton - 2024

Tronçon étudié (exemple rue Smal entre le 1 et le 10) :

.....

Cheminement :

- Largeur du trottoir de cm ;

- Problème de dévers (pente importante vers la voirie ou vers le bâti) au niveau des N°

Etat du trottoir :

- Bon état : de plain-pied sécurisé ou surélevé (avec bordure) : OUI – NON
- Etat moyen : trottoir existant mais à améliorer (stationnement sur le trottoir, revêtement inadapté, etc.) :

OUI – NON → Obstacles rencontrés :

Type	Situation (devant n°)

- Trottoir inexistant : OUI - NON
- matériau : pavés – asphalte – béton – autre :

Passage pour piéton :

- à hauteur du N° :

- Présence de dalles de vigilance : OUI - NON

- Etat de la peinture : BON état - état MOYEN - MAUVAIS état

Présence de banc : OUI – NON à hauteur du n°

Présence de poubelle : OUI – NON à hauteur du n°

Présence d'un arrêt de bus : OUI – NON à hauteur du n°

Présence de stationnement vélo : OUI – NON à hauteur du n°

Présence de tables de pique-nique : OUI – NON à hauteur du n°

Autres points noirs

rencontrés :

.....

.....

.....

4. Diagnostic et pistes de solution

Le diagnostic réalisé dans le cadre du présent Plan communal piéton a permis de recenser et d'analyser les points noirs du réseau piétonnier, c'est-à-dire les secteurs où les conditions de marche ou d'accessibilité sont jugées insuffisantes en termes de sécurité, de confort, de continuité ou d'inclusivité.

Ces situations problématiques ont été identifiées à partir des observations de terrain, des marches exploratoires et des retours formulés par les usagers et les acteurs locaux durant l'élaboration du plan.

Chaque point noir a fait l'objet d'une fiche descriptive, reprises en annexe, construite selon une grille commune permettant une lecture homogène.

Chaque fiche comprend notamment :

- Le pôle générateur de déplacement concerné ;
- La rue concernée et, le cas échéant, la zone géographique élargie ;
- Une photographie illustrative du problème ;
- Une description de la situation observée (défaut d'aménagement, discontinuité, obstacle, manque d'équipement, etc.) ;
- La proposition de solution à envisager, en lien avec les réalités techniques et les usages locaux ;
- L'indication des usagers concernés (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes) ;
- La mention des acteurs impliqués ou compétents dans la mise en œuvre de la solution ;
- L'état d'avancement de l'étude de faisabilité correspondante ;
- La typologie d'action envisagée :
 - action continue (nécessitant un suivi régulier),
 - action ponctuelle (un problème – une solution unique),
 - action selon critères d'opportunité, à intégrer dans le cadre de projets communaux en cours ou à venir.

Ce travail constitue le socle opérationnel du Plan communal piéton : il dresse un inventaire objectif des difficultés rencontrées sur le terrain et oriente les priorités d'intervention pour les années à venir.

Il offre également une base de référence pour intégrer la marche dans la planification communale, en facilitant la coordination entre services et partenaires techniques.

5. Etat d'avancement

Fiche n°	Rue	Problématique	Type d'action	Avancement (date)
1	Chaussée de Wavre	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	
2	Arthur Galand	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
3	Thier Belle-Vue	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	
4	Rue Albert Dignef	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
5	Chaussée de Tirlemont	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
6	Rue Auguste Tulliez	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	
7	Rue Val de Mehaigne	Cheminement peu praticable	Action ponctuelle	Clôturé -> zone réaménagée
8	Rue Géo Warzée	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	En cours -> Projet de développement urbain et zone réaménagée
9	Rue de Leumont	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	
10	Rue Grandes Ruelles	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	
11	Rue Vieille Hesbaye	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
12	Chaussée de Tirlemont	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
13	Chaussée de Tirlemont	Sécurisation passage piétons	Selon les critères d'opportunité	

14	Rue de Leumont	Cheminement peu praticable	Action ponctuelle	Clôturé -> zone réaménagée
15	Rue de Leumont	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
16	Rue Gosuin	Véhicules montant sur le trottoir	Action continue	
17	Rue Gosuin	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
18	Rue Joseph Wauters	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
19	Rue Joseph Wauters	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
20	RAVeL de Bas-Oha	Bordure trop élevée	Selon les critères d'opportunité	
21	Rue Oscar Lelarge	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
22	Rue Oscar Lelarge	Entretien du cheminement	Action continue	
23	Rue François Georges	Cheminement peu praticable	Selon les critères d'opportunité	
24	Rue Ernest Malvoz	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
25	Rue Ernest Malvoz	Entretien du cheminement	Selon les critères d'opportunité	
26	Rue de l'Abattoir	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	
27	Rue Ernest Malvoz	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
28	Rue Jules Mulquet	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
29	Rue Ferdinand Fontaine	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	

30	Chaussée de Tirlémont	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
31	Rue Léon Verlain	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
32	Place Jules Galoy	Cheminement peu praticable	Selon les critères d'opportunité	
33	Rue du Centre	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	En cours : analyse par le SPW
34	Rue du Val-Notre-Dame	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	Clôturé -> zone réaménagée
35	Rue Georges Hubin	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
36	Rue Alphonse Nicolas	Entretien du cheminement	Action continue	
37	Rue Joseph Romainville	Véhicules stationnés sur l'accotement	Action continue	
38	Rue Désiré Manne	Cheminement peu praticable	Action ponctuelle	Clôturé -> zone réaménagée
39	RAVeL de Bas-Oha	Cheminement peu praticable	Action ponctuelle	Clôturé -> zone réaménagée
40	Rue Fernand Piette	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
41	Rue Fernand Piette	Visibilité - absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
42	Route de l'Etat	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	
43	Route de l'Etat	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
44	RAVeL d'Huccorgne	Entretien du cheminement	Selon les critères d'opportunité	Clôturé -> zone réaménagée
45	Rue Charles Frère	Etroitesse du trottoir	Selon les critères d'opportunité	Fin des travaux prévue début 2026

46	Rue Charles Frère	Véhicules stationnés sur le trottoir	Action continue	
47	Chaussée de Tirlemont	Cheminement peu praticable	Selon les critères d'opportunité	
48	Rue de Villers	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
49	Chaussée de Tirlemont	Absence de cheminement	Selon les critères d'opportunité	
Nouvelles fiches :				

6. Conclusion

Le présent Plan communal piéton constitue une vision stratégique et opérationnelle pour améliorer la mobilité active sur l'ensemble du territoire de Wanze.

Il repose sur un diagnostic précis et ciblé, construit à partir d'observations de terrain, d'analyses des flux piétons et de l'implication des usagers, permettant d'identifier les points noirs et les secteurs prioritaires d'intervention.

La méthodologie adoptée, tournée vers l'efficacité, a permis de se concentrer sur les flux réels et les zones à fort enjeu, tout en tenant compte des spécificités locales telles que le relief, la structure urbaine et rurale, et les équipements existants pour les modes actifs.

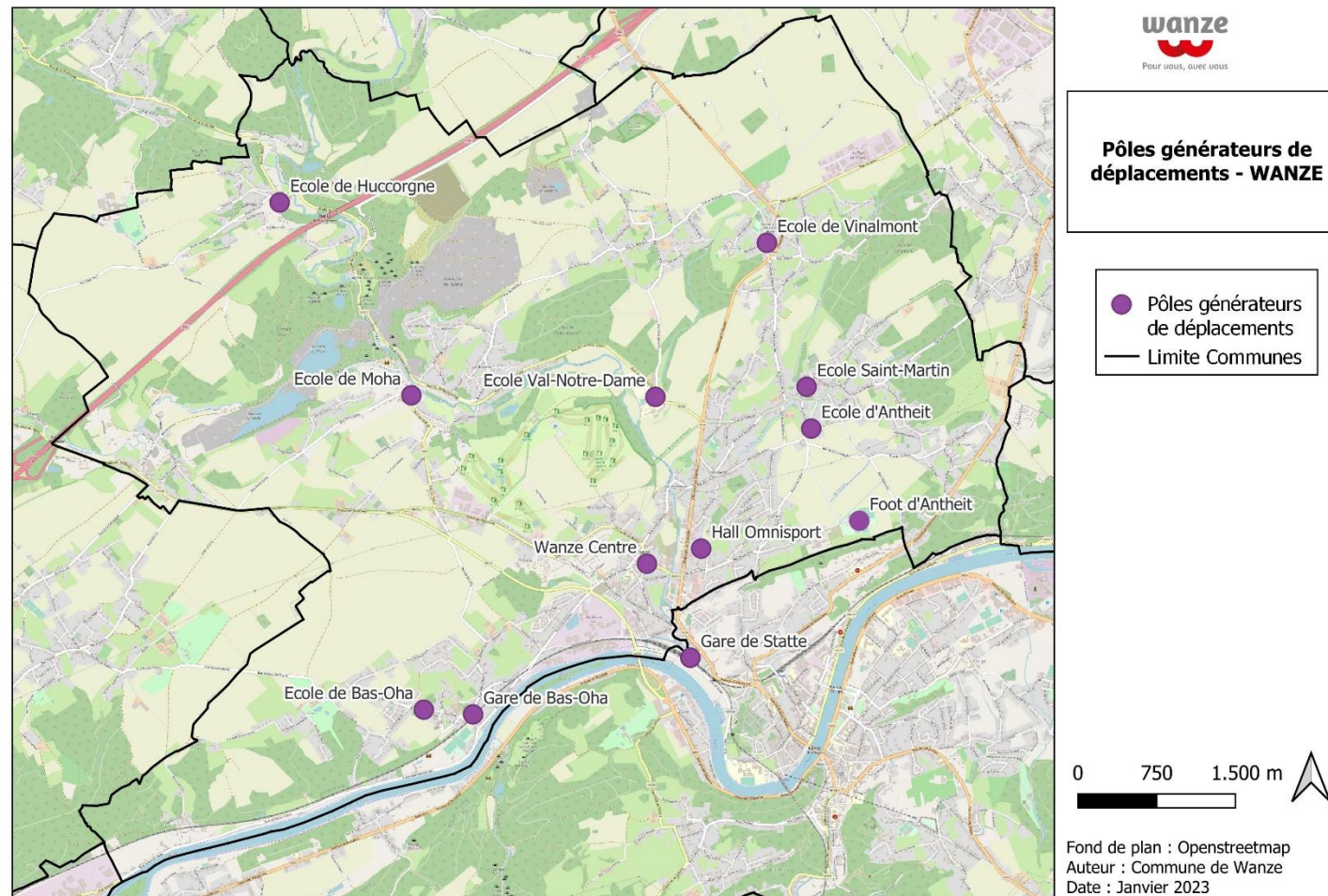
Le Plan communal piéton est conçu comme un outil évolutif : certaines actions pourront être adaptées ou ajustées en fonction des priorités futures, des opportunités de projets et de l'évolution des besoins des habitants. Sa mise en œuvre concrète contribuera à :

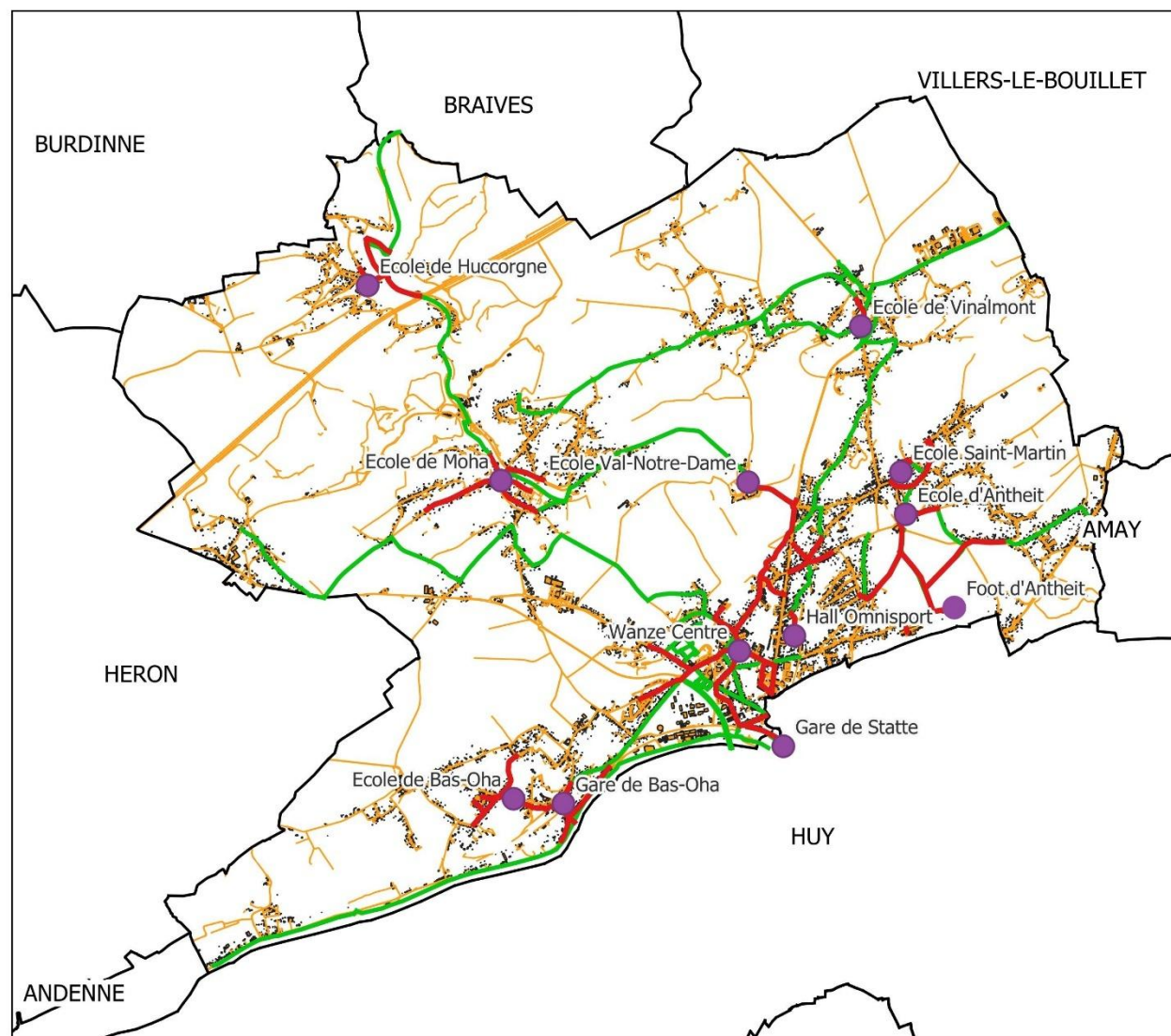
- Renforcer la sécurité et le confort des piétons et des personnes à mobilité réduite ;
- Favoriser l'usage de la marche pour les déplacements quotidiens ;
- Inscrire la commune de Wanze dans une démarche de mobilité durable et inclusive.

Enfin, ce plan constitue un référentiel pour la planification et le suivi des aménagements piétons, servant de guide pour les décisions futures et permettant d'assurer une continuité et une cohérence des interventions sur l'ensemble du territoire communal.

7. Annexes

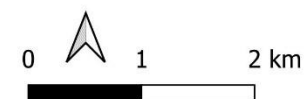
7.1 Cartes générales



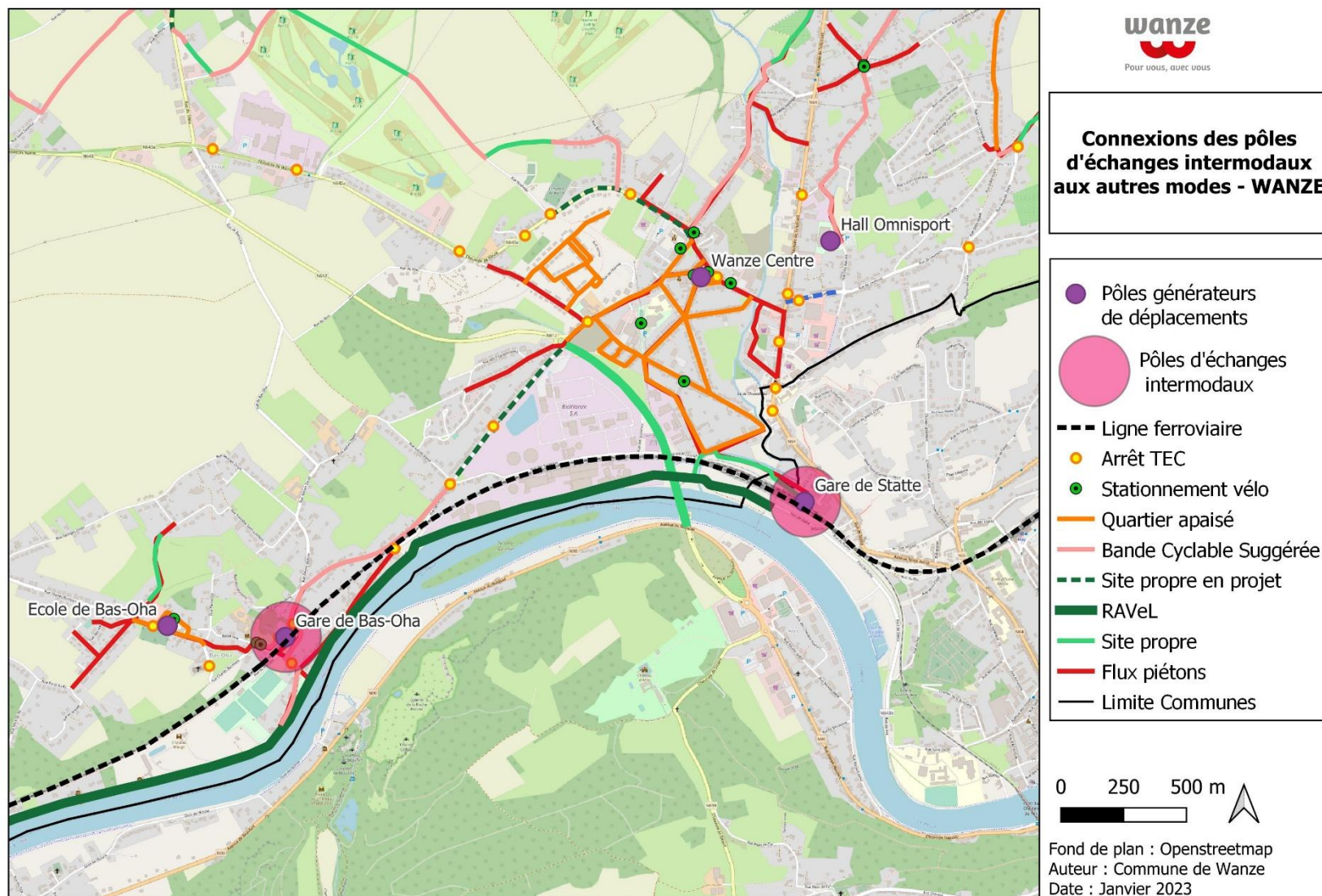


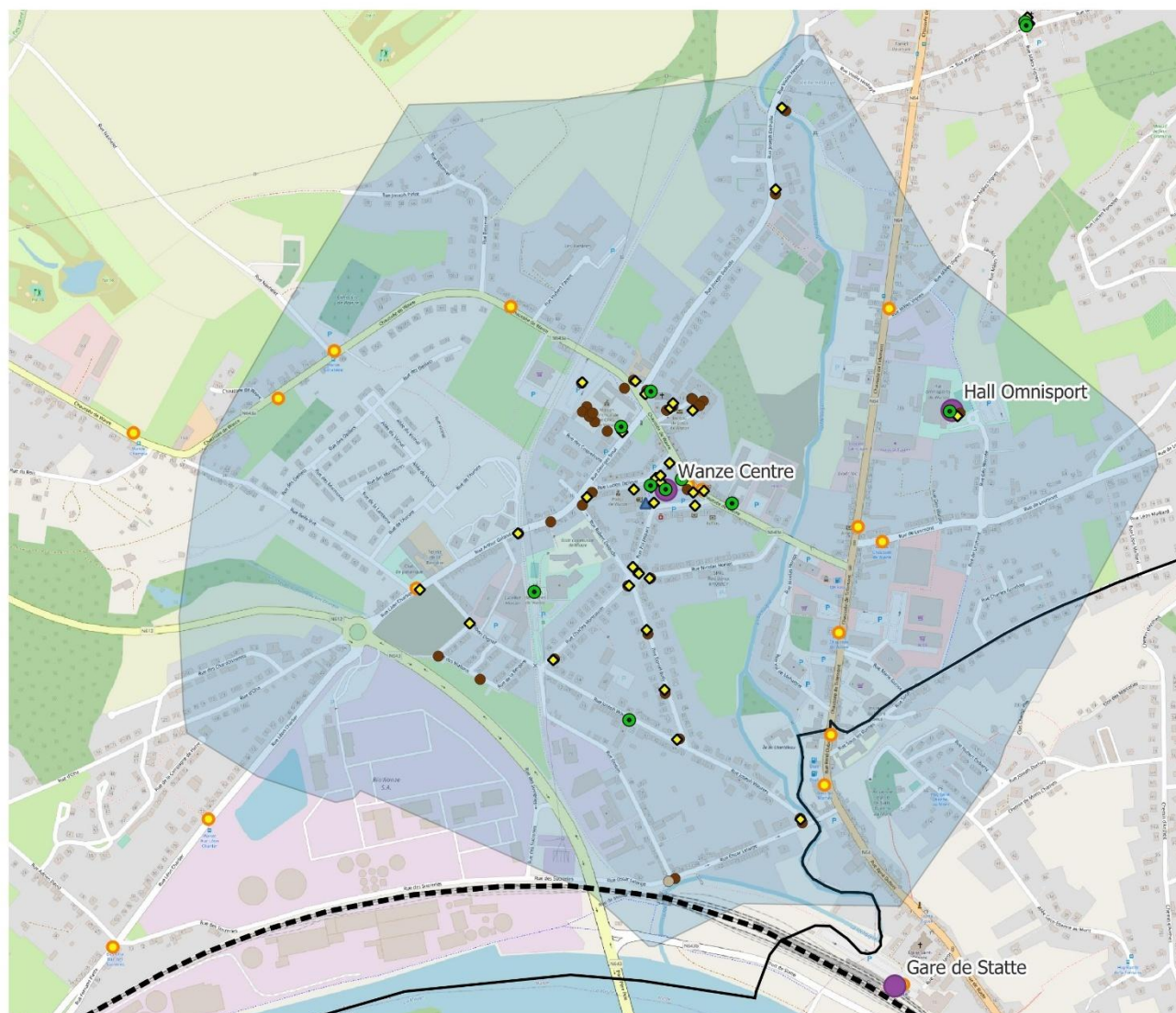
Pôles générateurs de déplacements et liaisons cyclo-piétonnes entre ces pôles - WANZE

- Pôles générateurs de déplacements
- Flux piétons
- Reseau cyclable
- Voiries (PICC)
- Bâtiments (PICC)



Fond de plan : PICC
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023





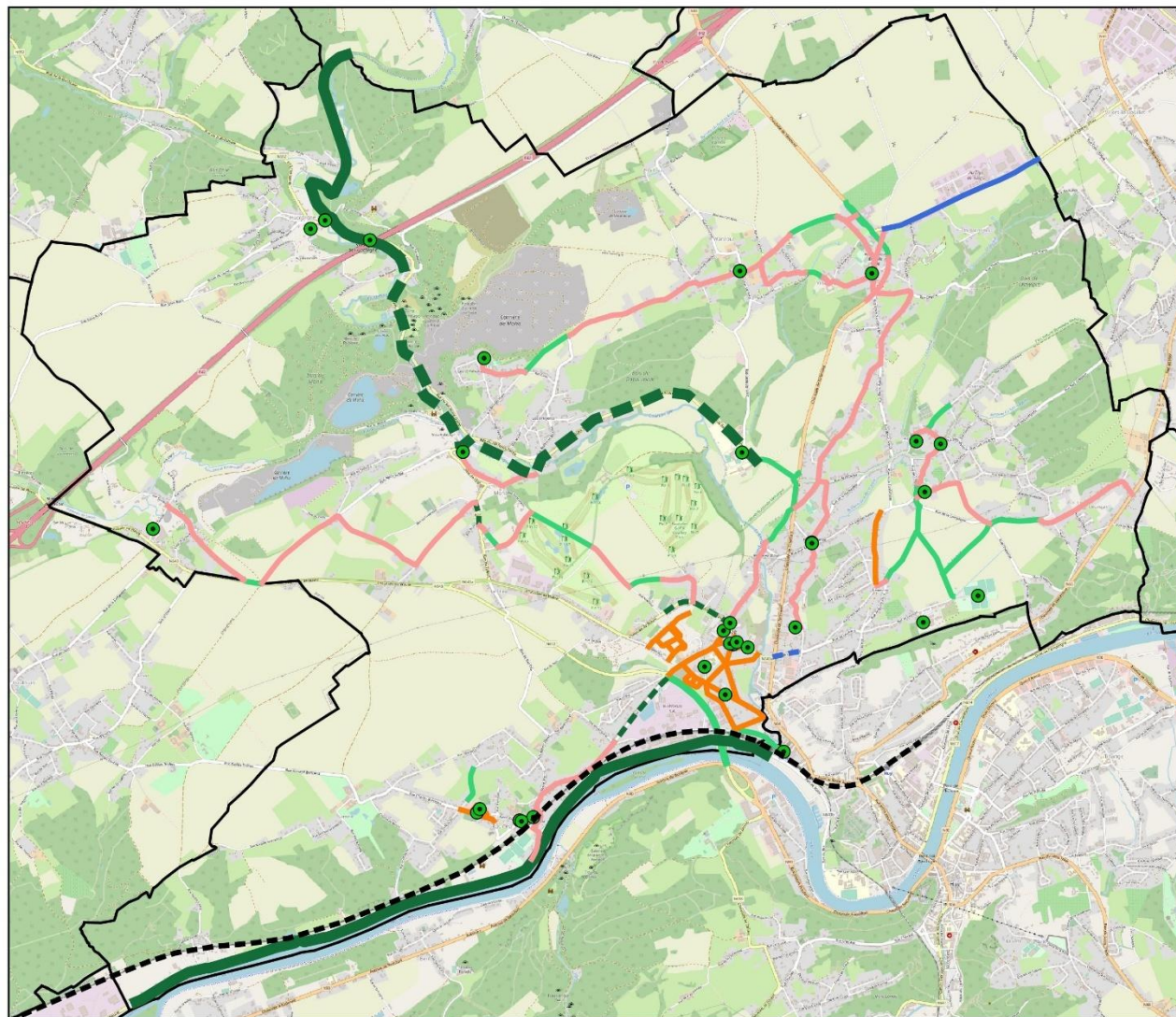
Evaluation des besoins en équipements et services à destination des cyclistes et piétons - Wanze centre

- Pôles générateurs de déplacements
- Isochrone (marche)
Centre Wanze
- 1000 m
- Stationnement vélo
- ◆ Poubelle
- Table pique-nique
- Banc
- Arrêt TEC
- ▲ Fontaine eau
- Ligne ferroviaire
- Limite Communes

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023

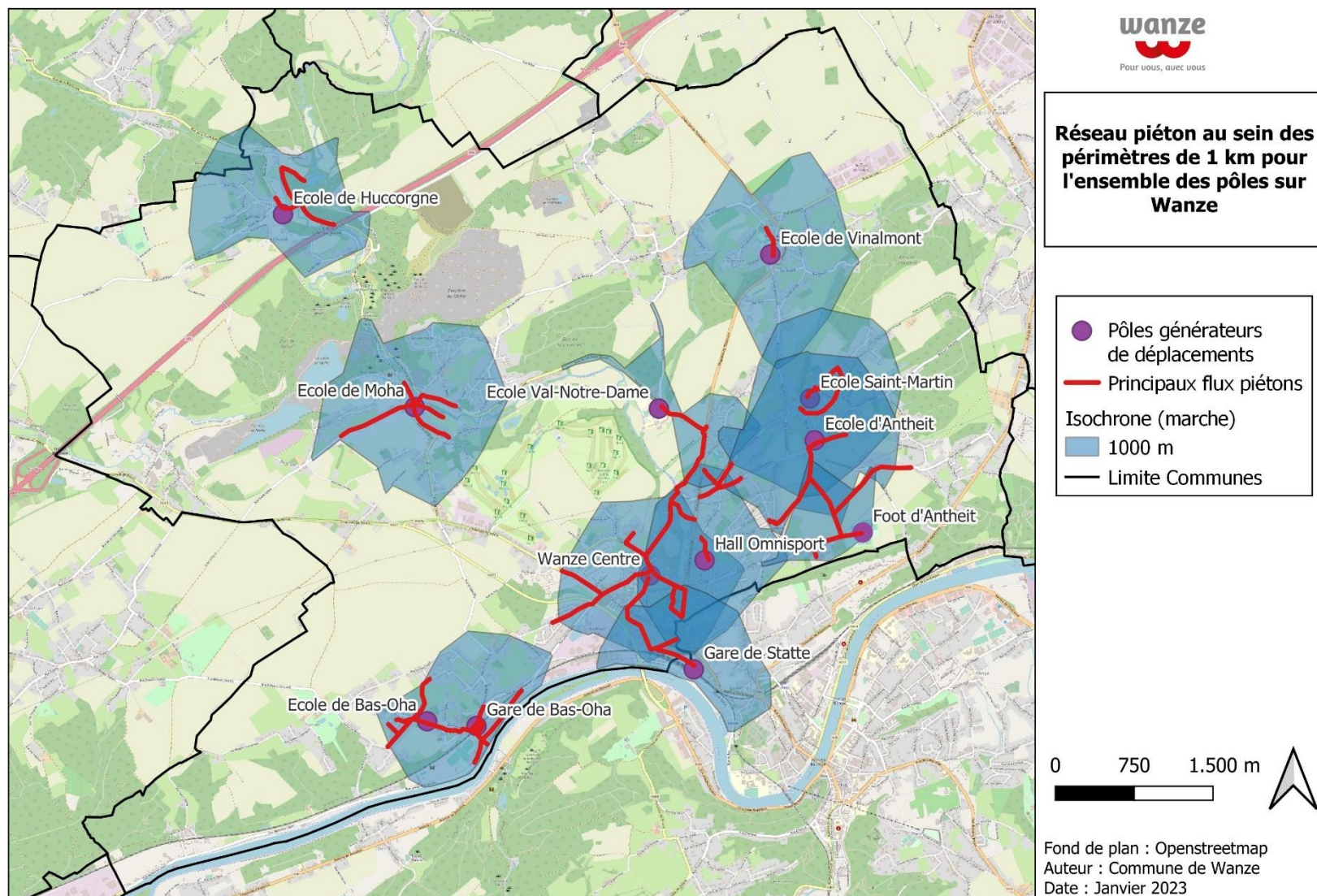


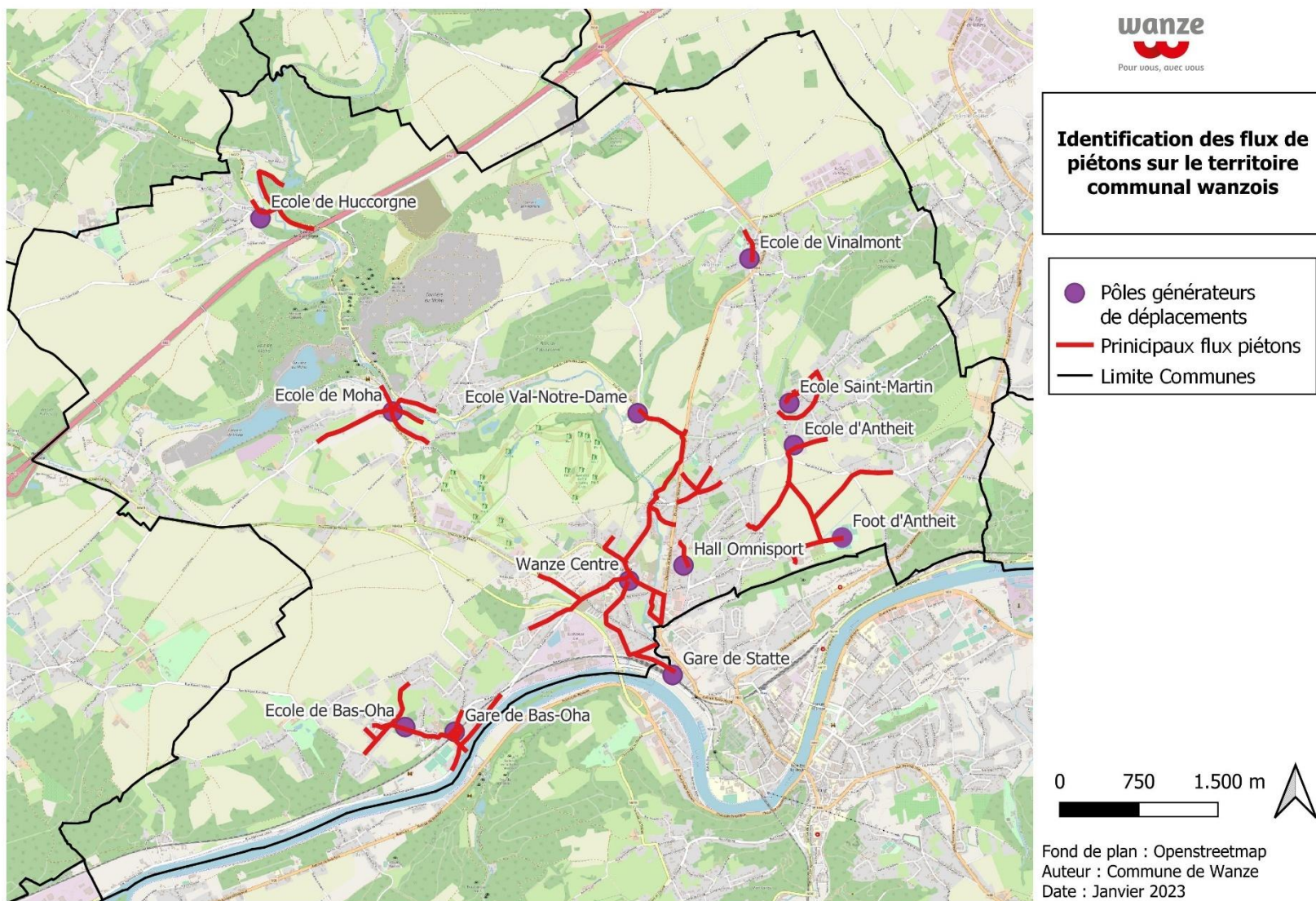
**Aménagements cyclables
(existants/en projet) et
quartiers apaisés**

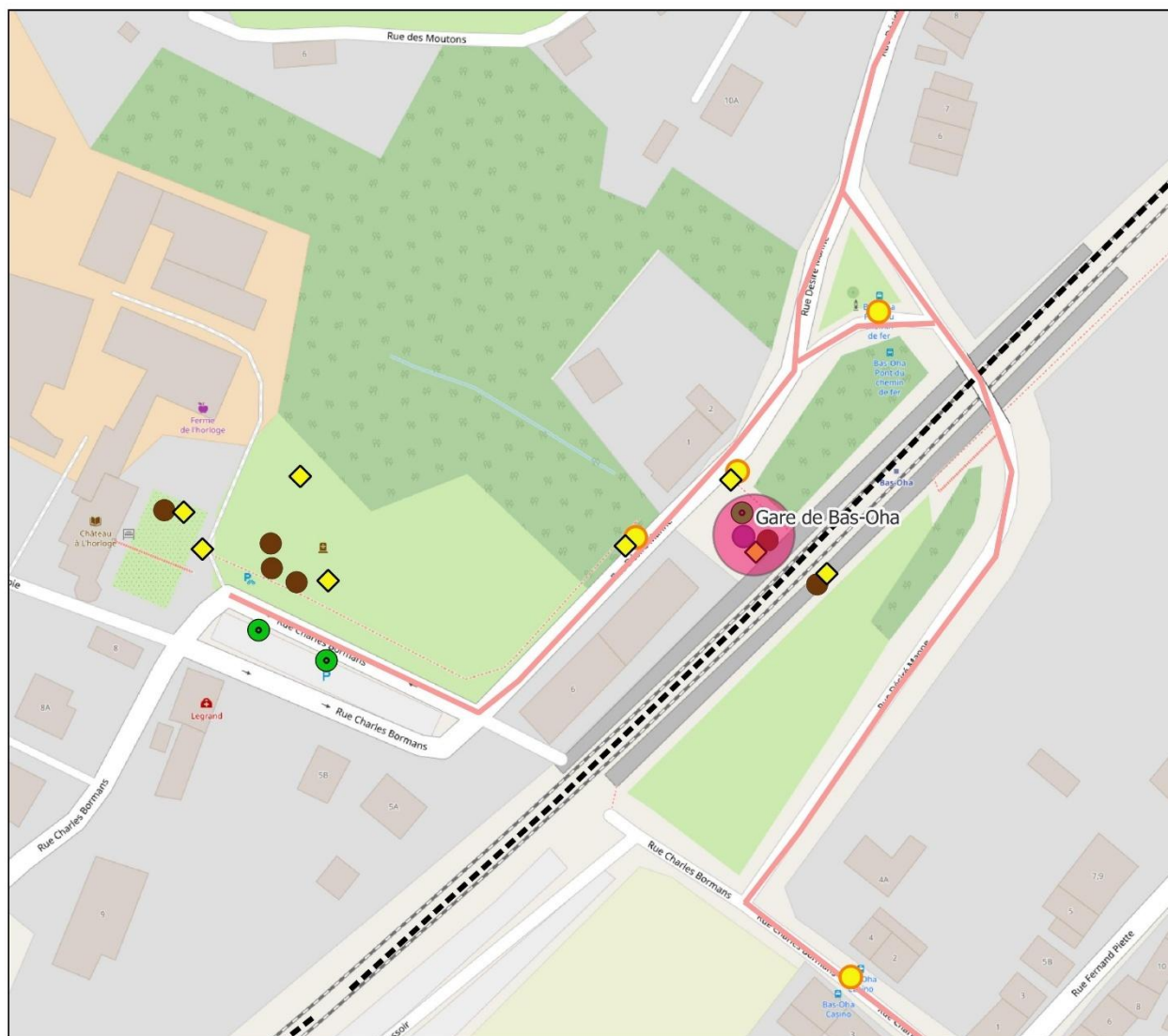
- Stationnement vélo
- Quartier apaisé
- - - Piste Cyclable en projet
- Piste Cyclable Marquée
- RAVeL en projet
- Bande Cyclable Suggérée
- - - Site propre en projet
- RAVeL
- Site propre
- Limite Communes

0 750 1.500 m

Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023





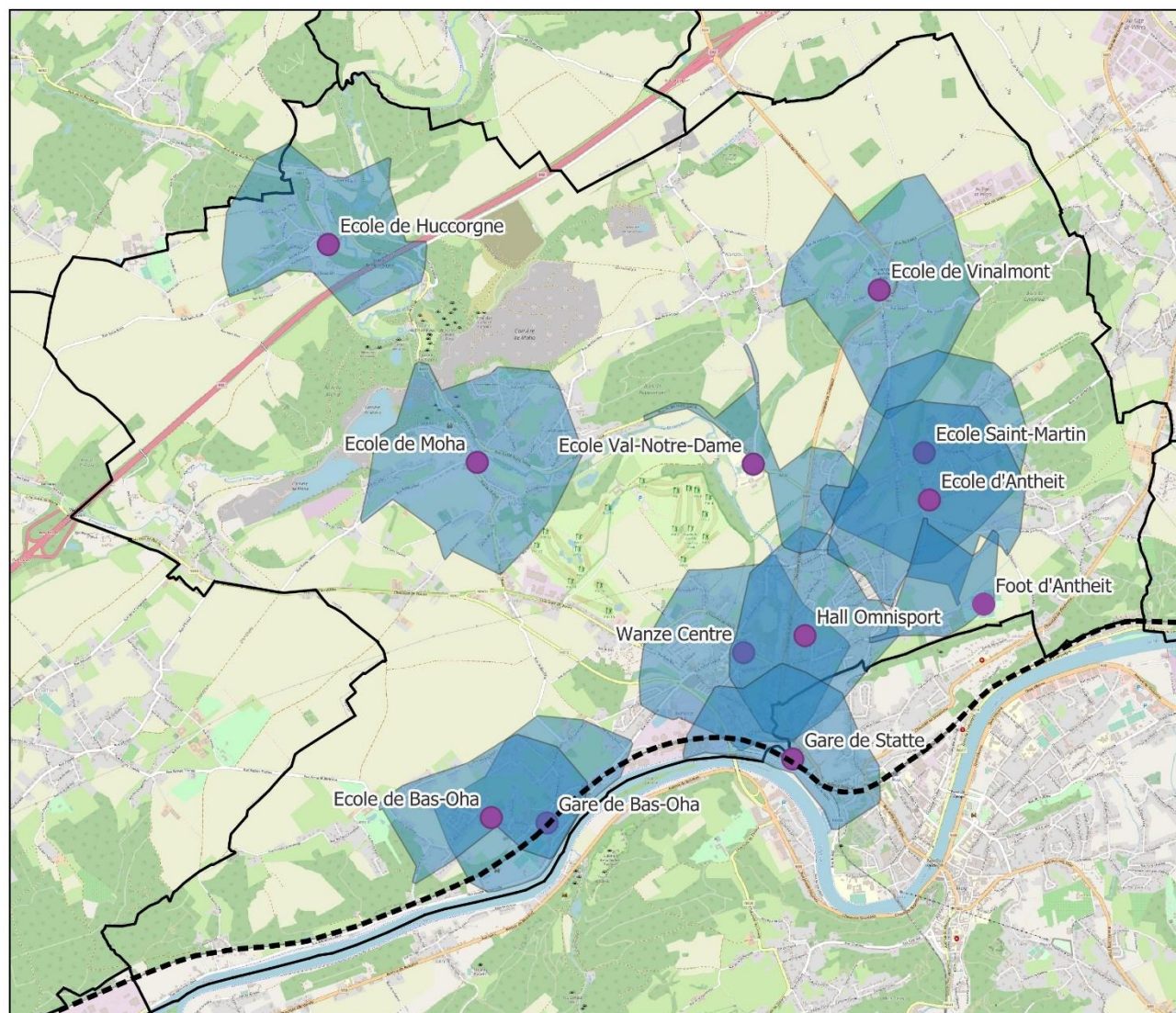


Identification des infrastructures et des équipements existants au mobipôle "Gare de Bas-Oha" - WANZE

- Pôles générateurs de déplacements
- Pôles d'échanges intermodaux
- Stationnement vélo
- ◇ Poubelle
- Table pique-nique
- Banc
- Arrêt TEC
- ▲ Fontaine eau
- Bande Cyclable Suggérée
- Ligne ferroviaire
- Limite Communes

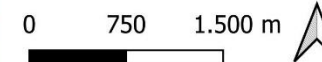


Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



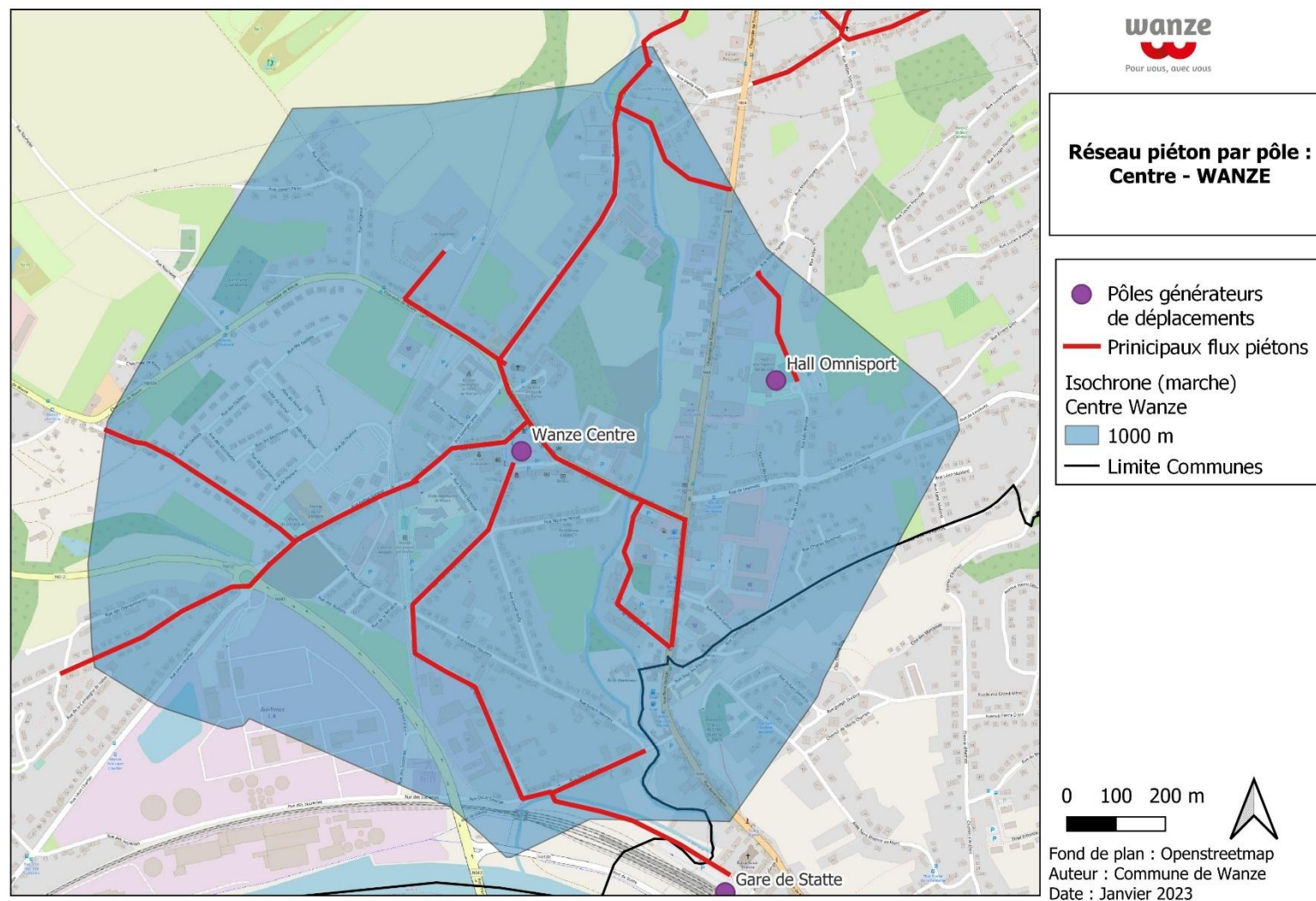
**Identification des
périmètres de 1km (en
marche à pieds) autour des
pôles générateurs de
déplacements dans la
commune de Wanze**

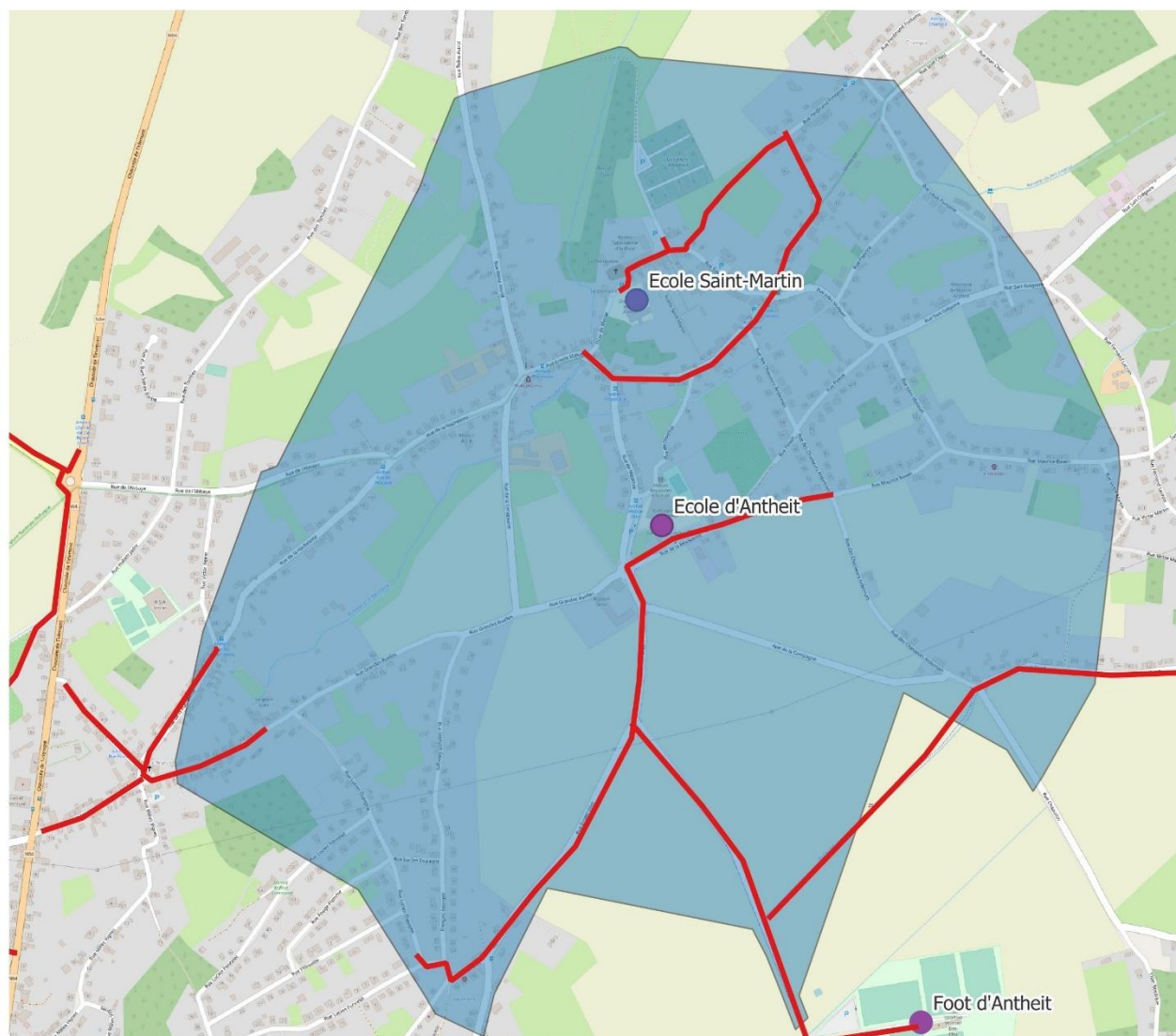
- Pôles générateurs de déplacements
- Ligne ferroviaire
- Isochrone (marche)
- 1000 m
- Limite Communes



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023

7.2 Réseau Piéton par pôle





**Réseau piéton par pôle :
Ecole d'Antheit - WANZE**

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons

Isochrone (marche)
Ecole d'Antheit
1000 m

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023

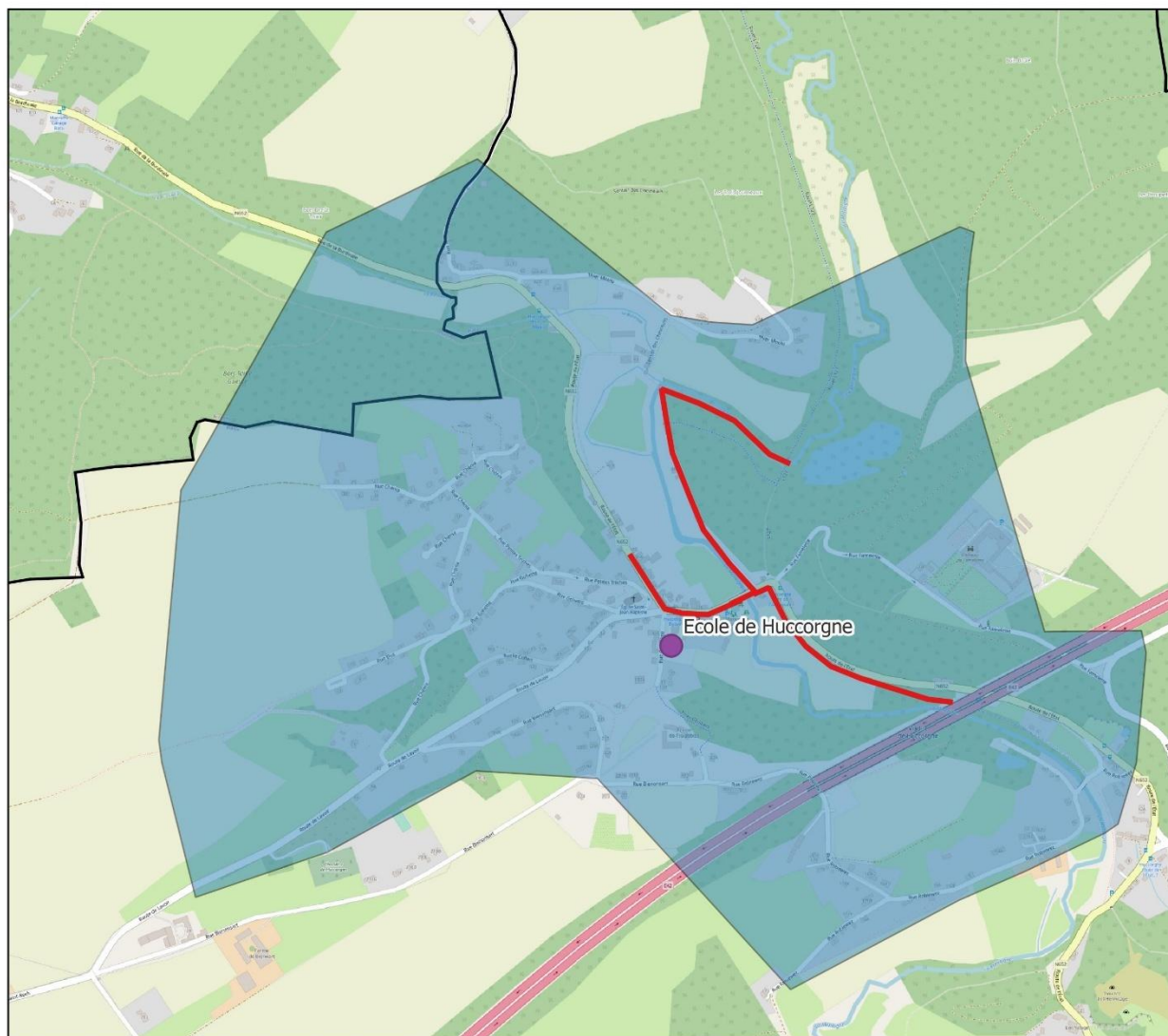


**Réseau piéton par pôle :
Ecole de Bas-Oha - WANZE**

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Isochrone (marche)
Ecole de Bas-Oha
- 1000 m
- Limite Communes

0 100 200 m

Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



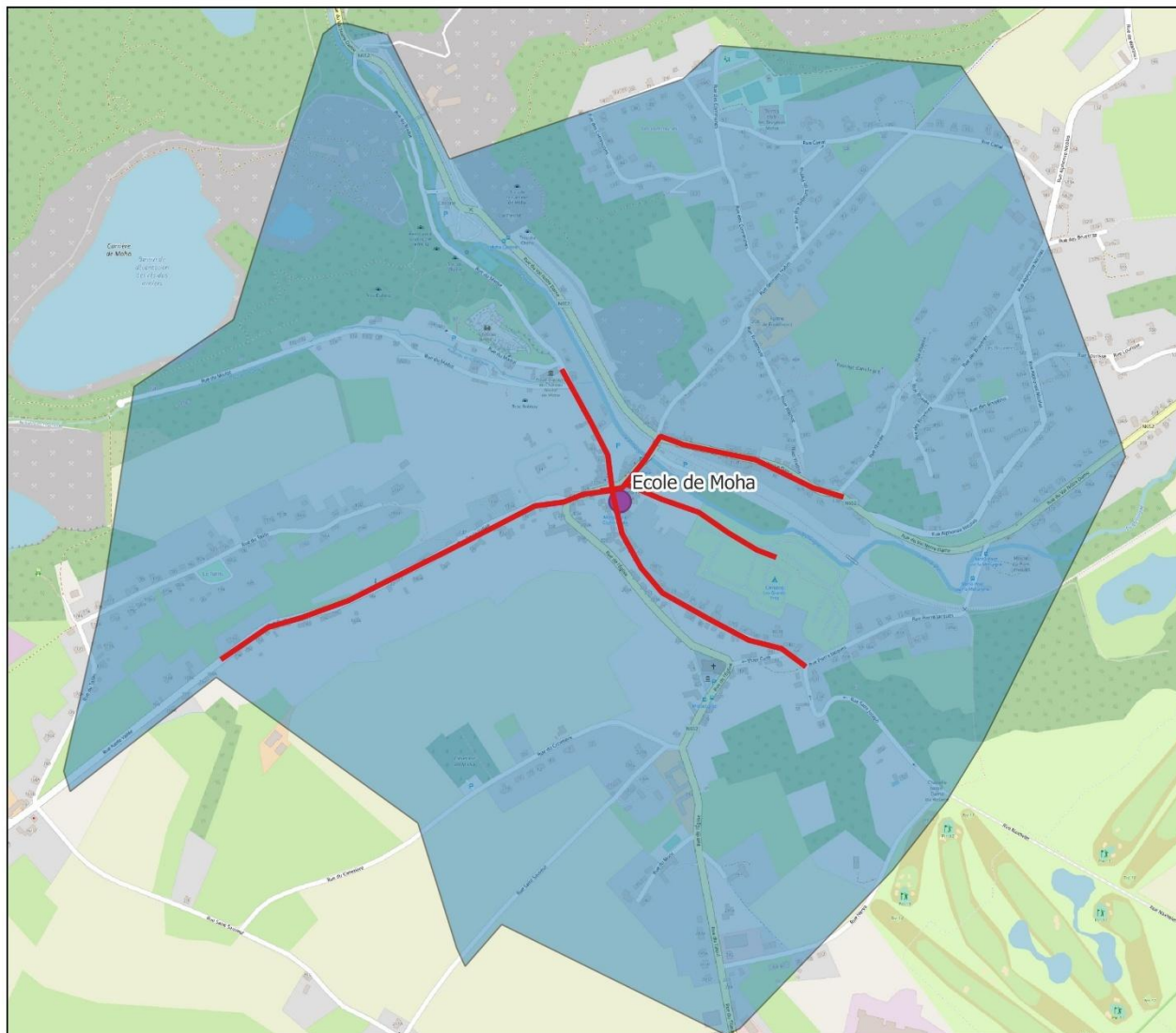
Réseau piéton par pôle : Ecole de Huccorgne - WANZE

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Isochrone (marche)
Ecole Huccorgne
1000 m
- Limite Communes

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



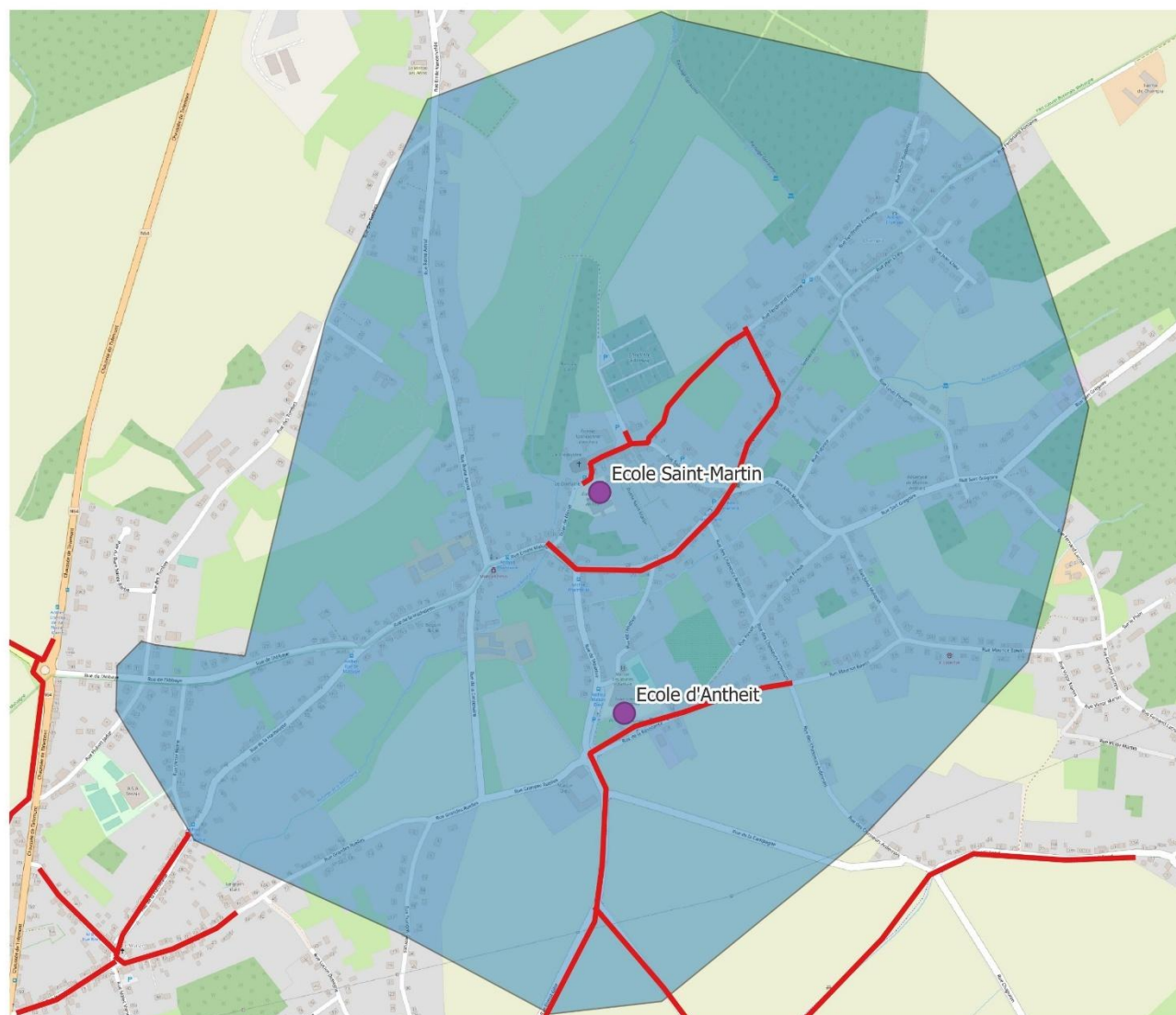
Réseau piéton par pôle : Ecole de Moha - WANZE

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Isochrone (marche)
Ecole de Moha
 1000 m

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



**Réseau piéton par pôle :
Ecole Saint-Martin - WANZE**

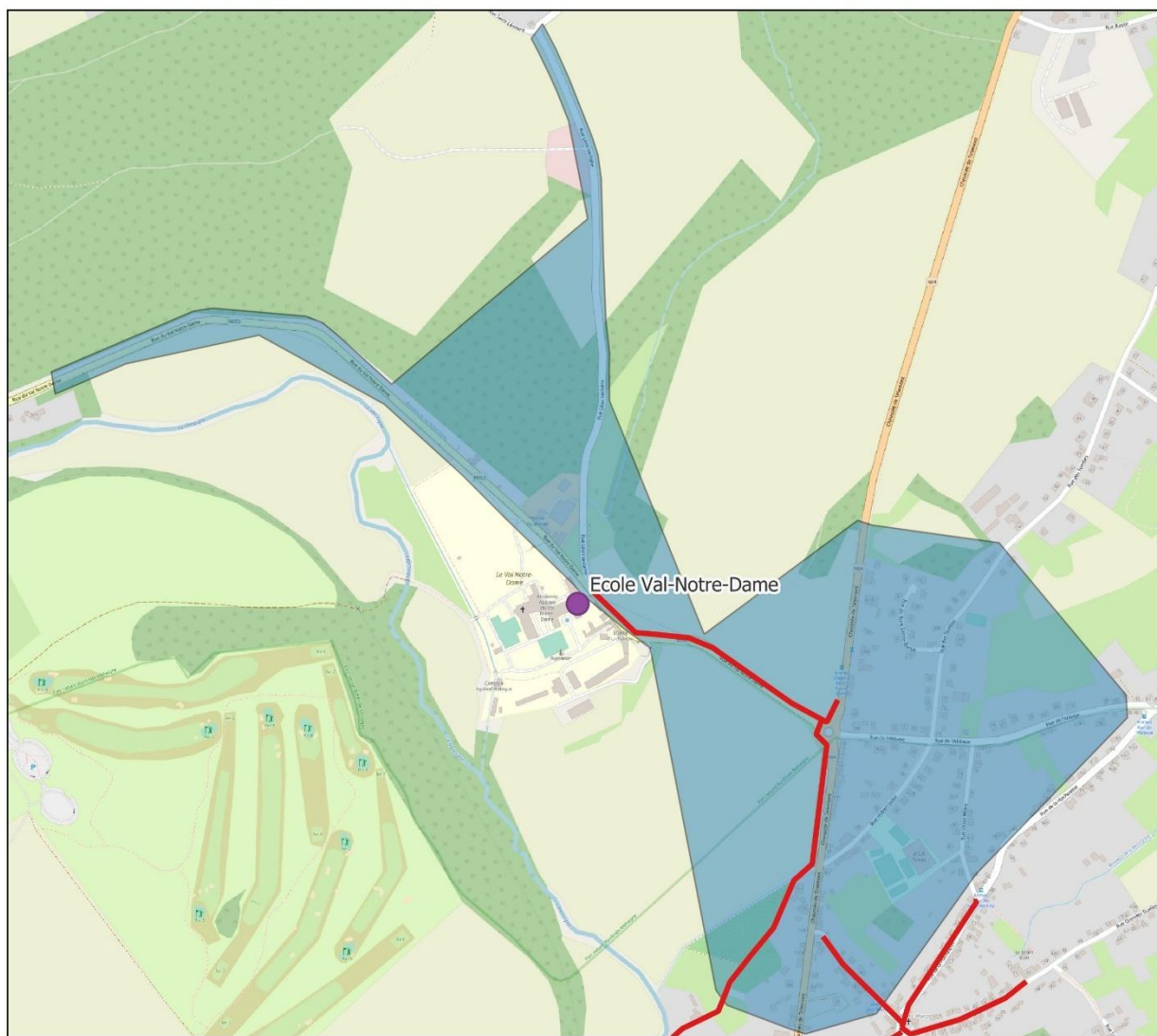
- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons

Isochrone (marche)
Ecole Saint-Martin
 1000 m

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



**Réseau piéton par pôle :
Ecole Val-Notre-Dame -
WANZE**

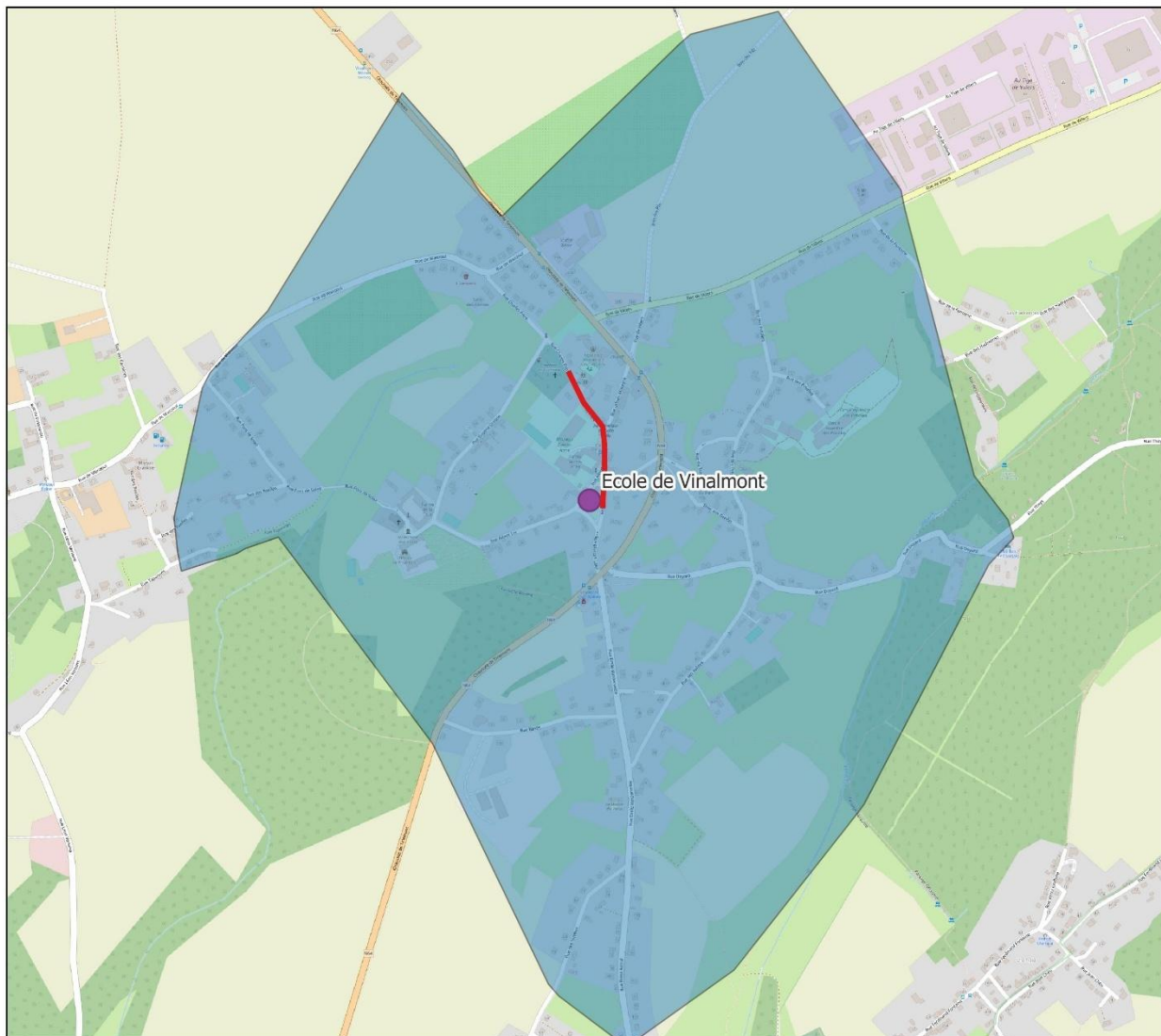
- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons

Isochrone (marche)
Ecole Val-Notre-Dame
 1000 m

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



**Réseau piéton par pôle :
Ecole de Vinalmont -
WANZE**

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons

Isochrone (marche)
Ecole de Vinalmont
 1000 m

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



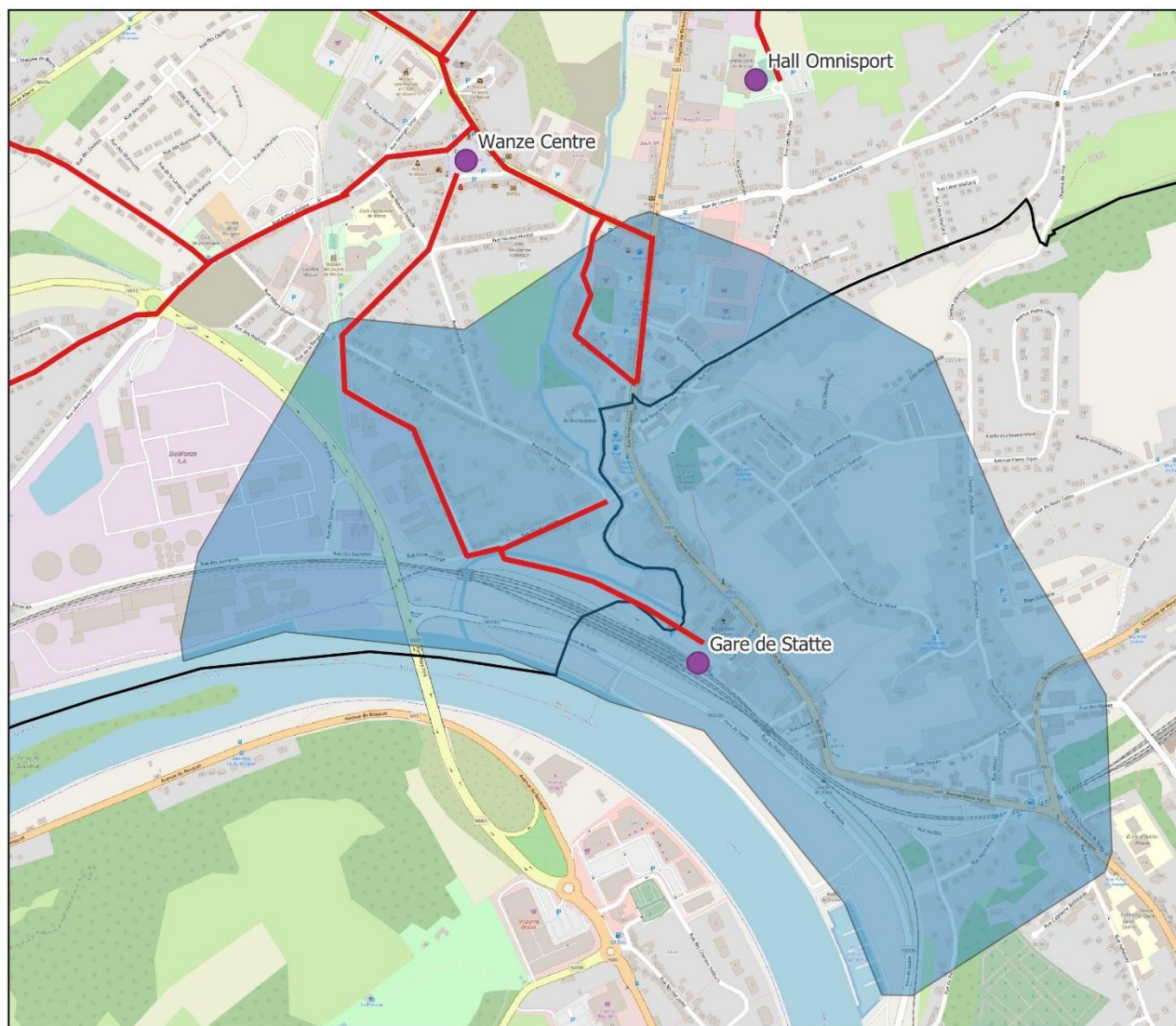
**Réseau piéton par pôle :
Gare de Bas-Oha - WANZE**

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Isochrone (marche)
Gare de Bas-Oha
- 1000 m
- Limite Communes

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



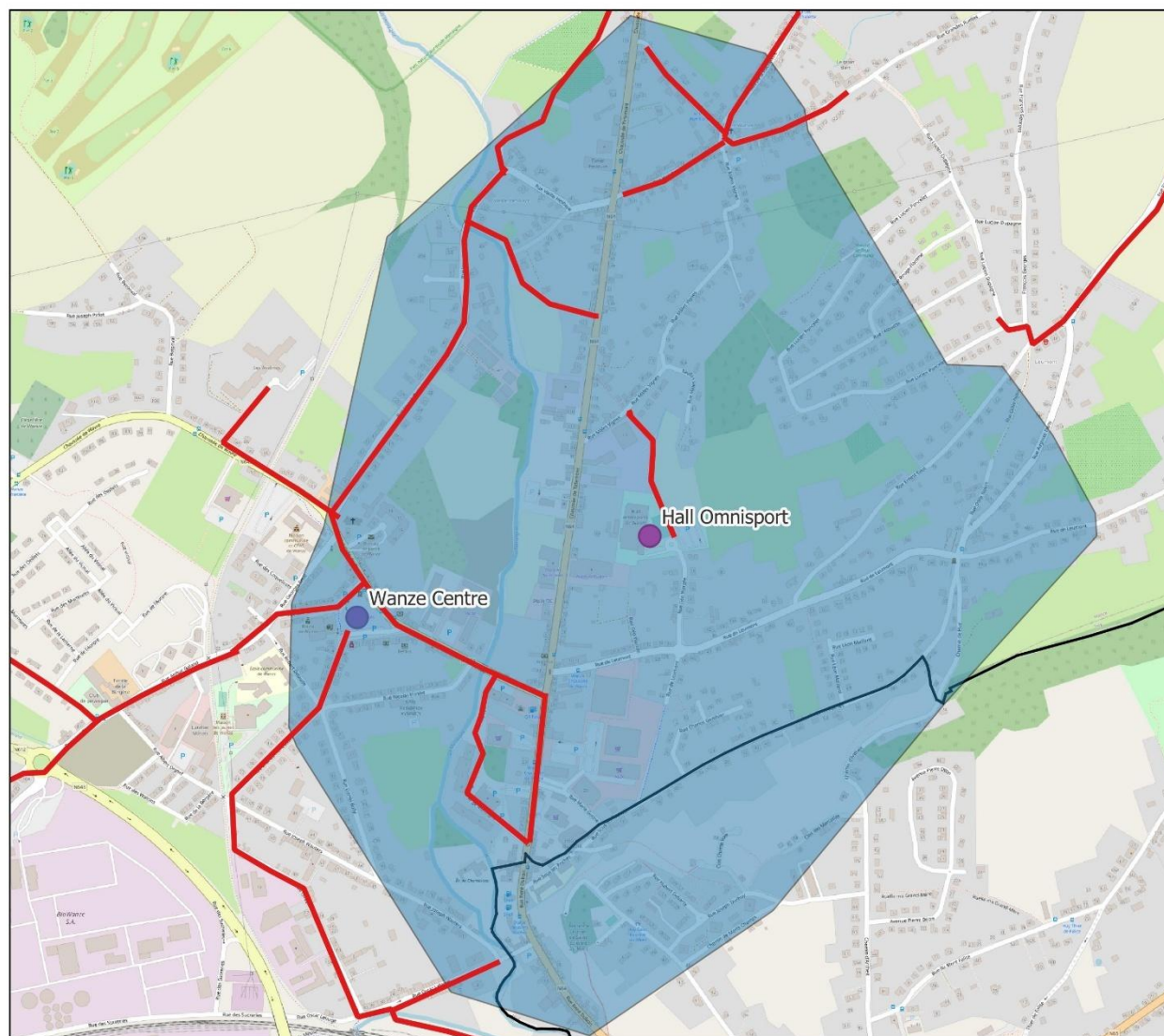
**Réseau piéton par pôle :
Gare de Statte - HUY**

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Isochrone (marche)
Gare de Statte
- 1000 m
- Limite Communes

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



Réseau piéton par pôle : Hall Omnisport - WANZE

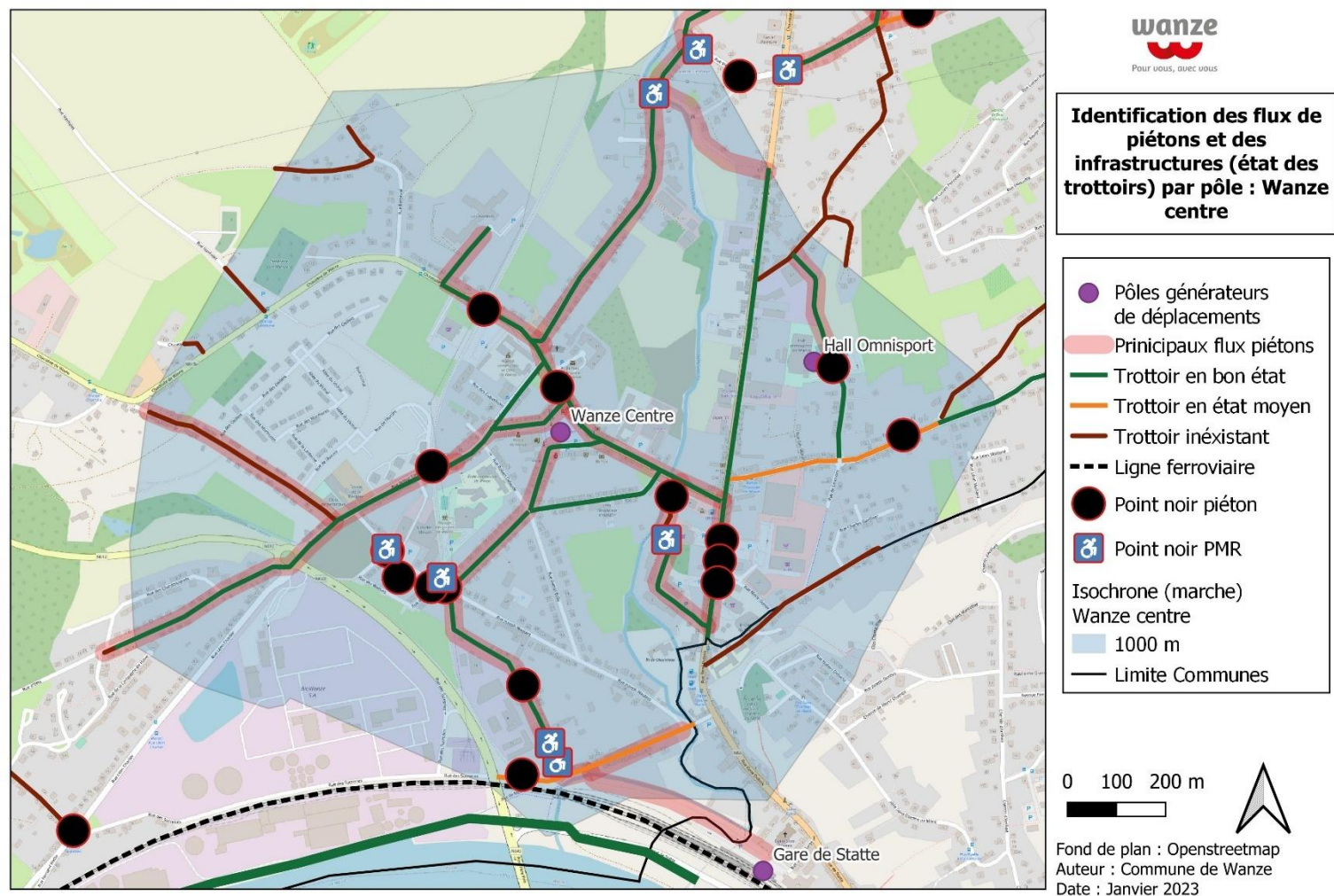
- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Isochrone (marche)
Hall Omnisport
 1000 m
- Limite Communes

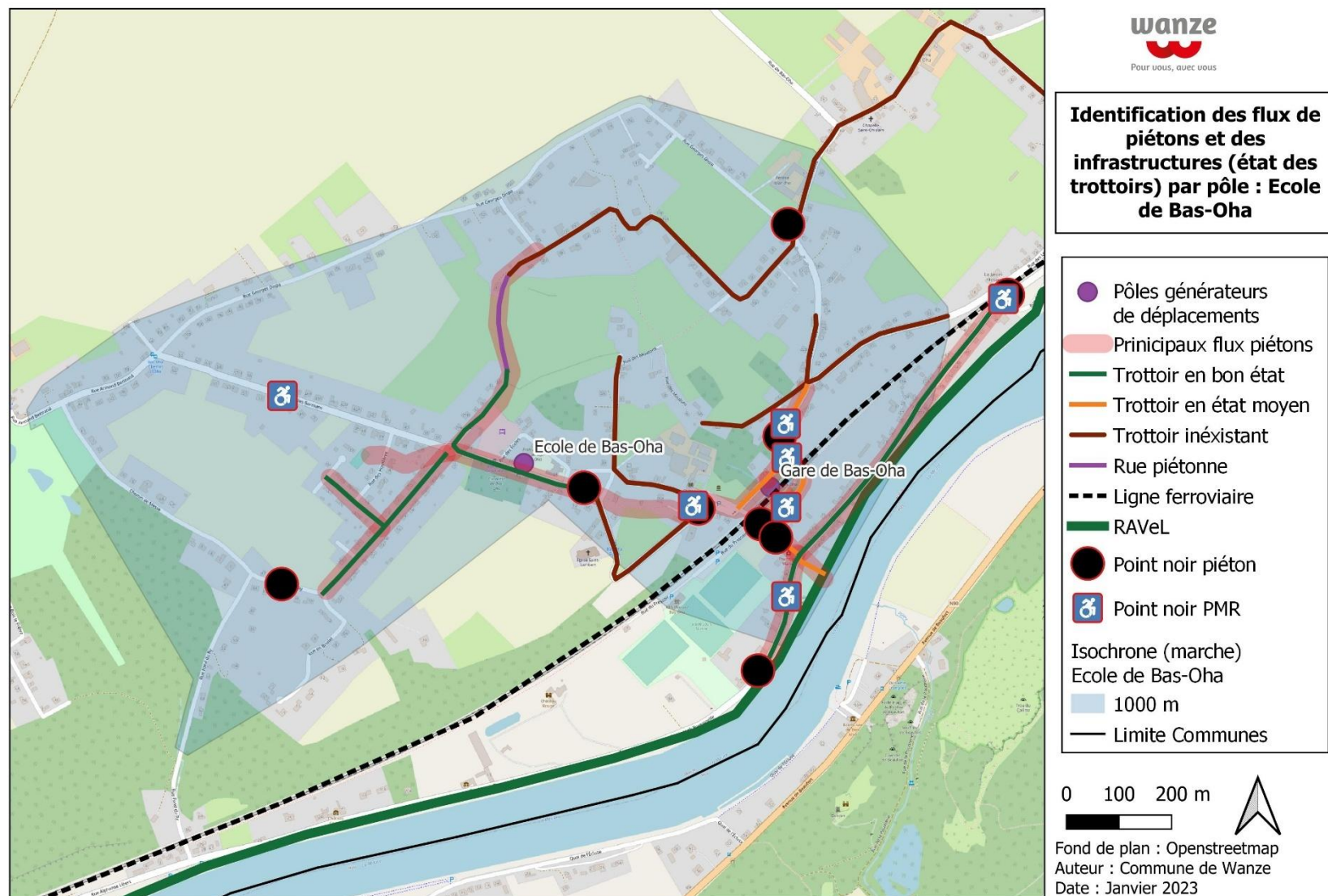
0 100 200 m

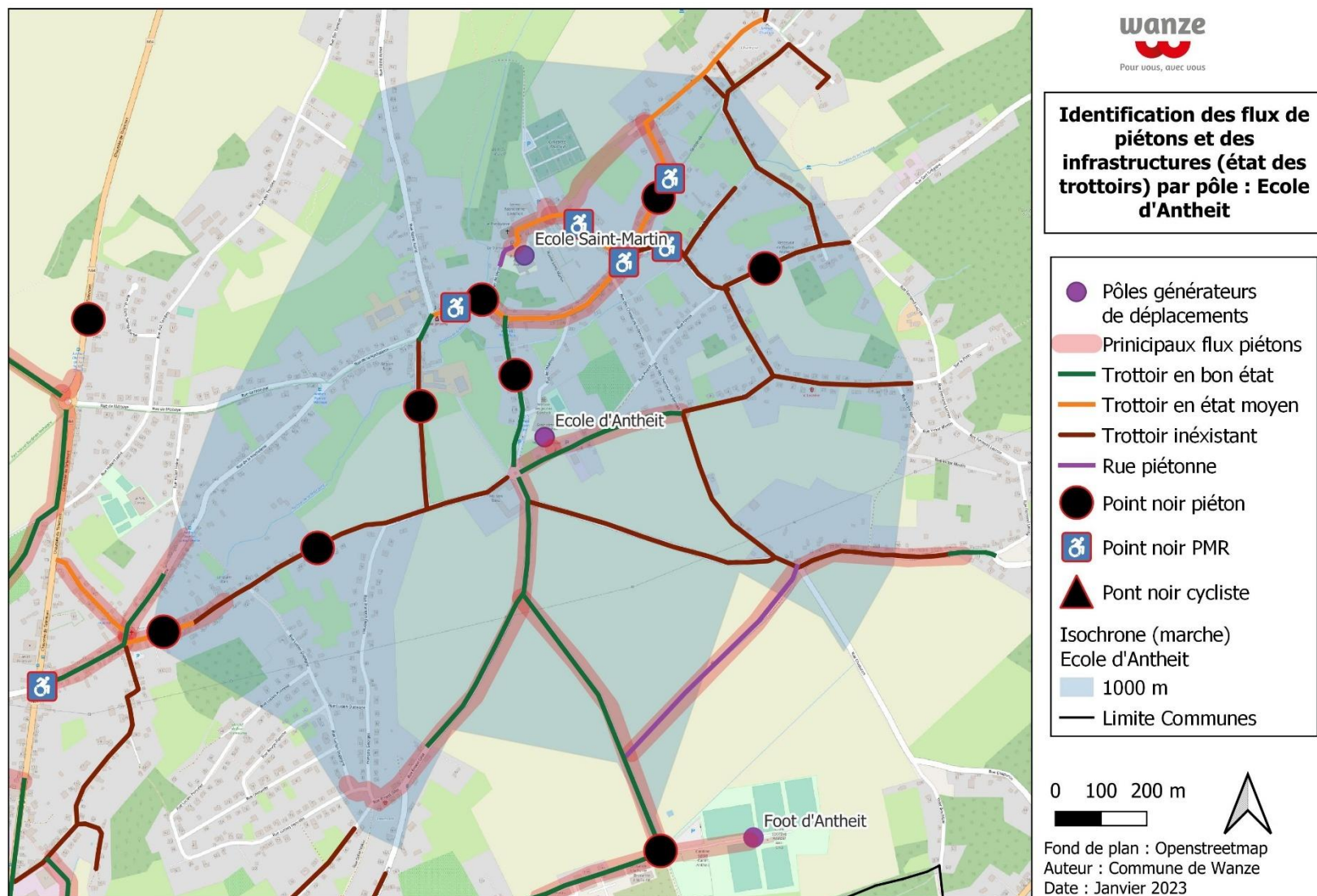


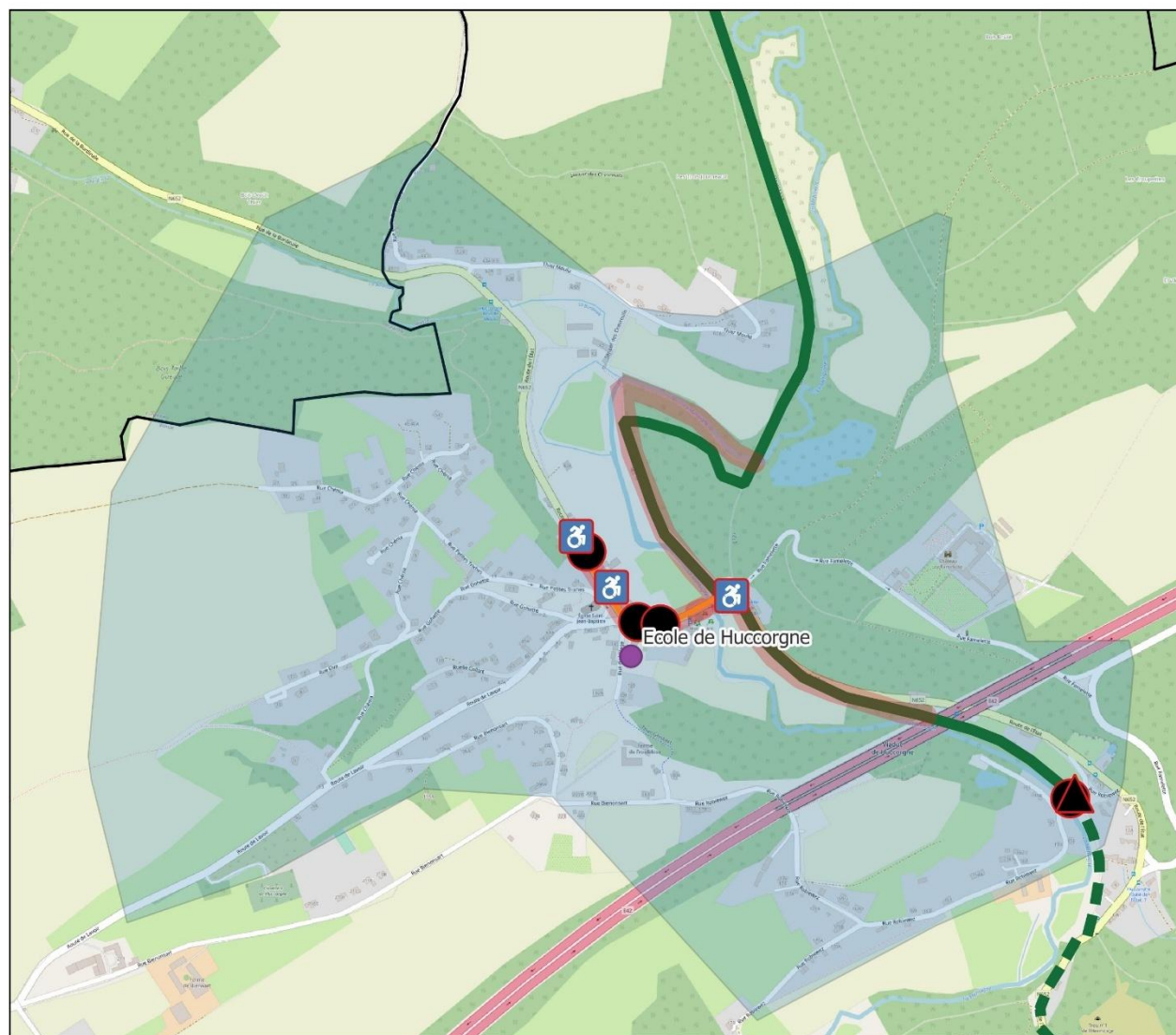
Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023

7.3 Flux piétons et infrastructures



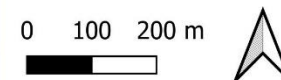






Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Ecole de Huccorgne

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- Point noir piéton
- ♿ Point noir PMR
- ▲ Pont noir cycliste
- RAVeL
- RAVeL en projet
- Isochrone (marche)
Ecole de Huccorgne
- 1000 m
- Limite Communes



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



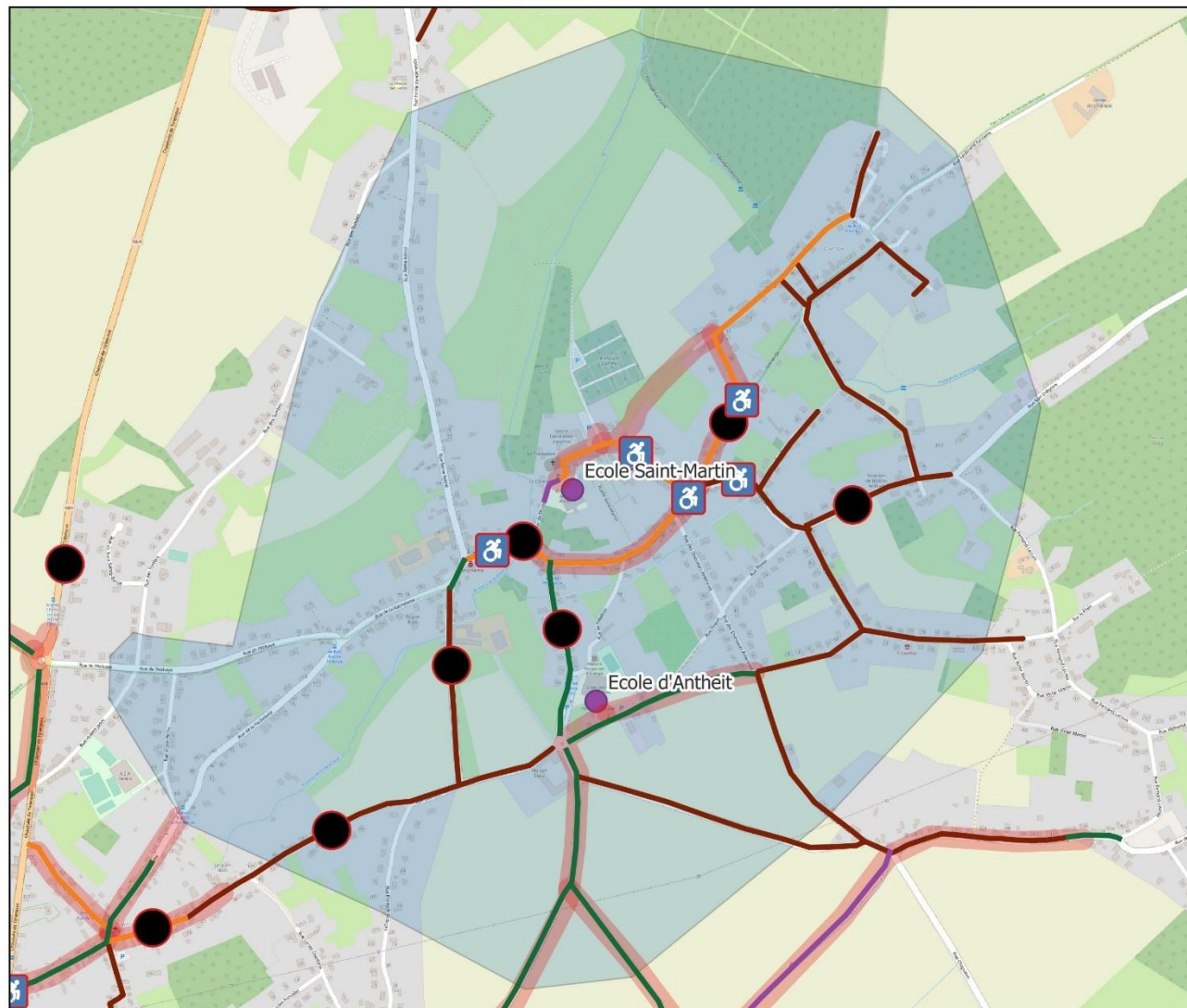
Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Ecole de Moha

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- - - RAVeL en projet
- Point noir piéton
- Point noir PMR
- ▲ Pont noir cycliste
- Isochrone (marche)
Ecole de Moha
- 1000 m
- 100 m
- Limite Communes

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023

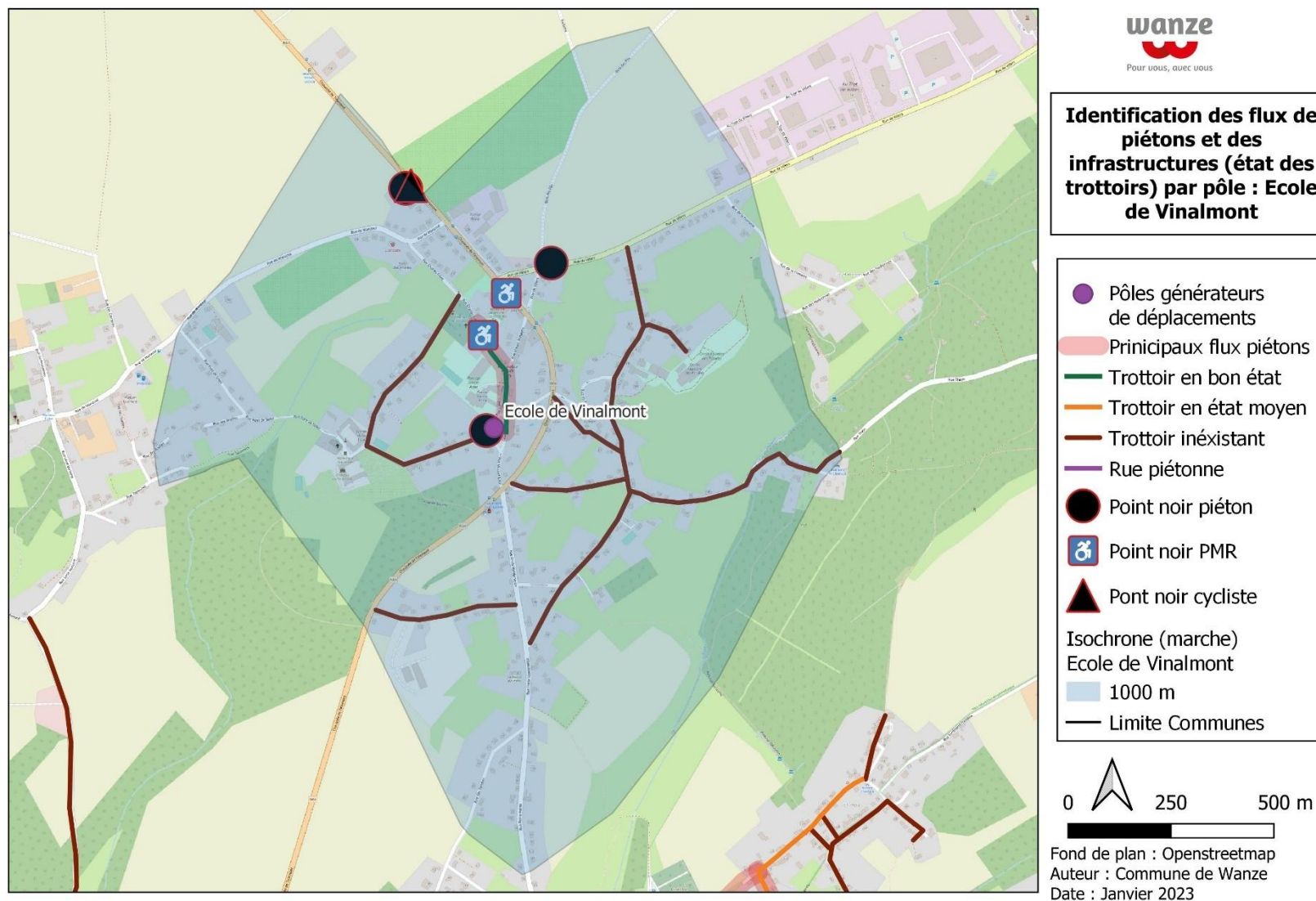


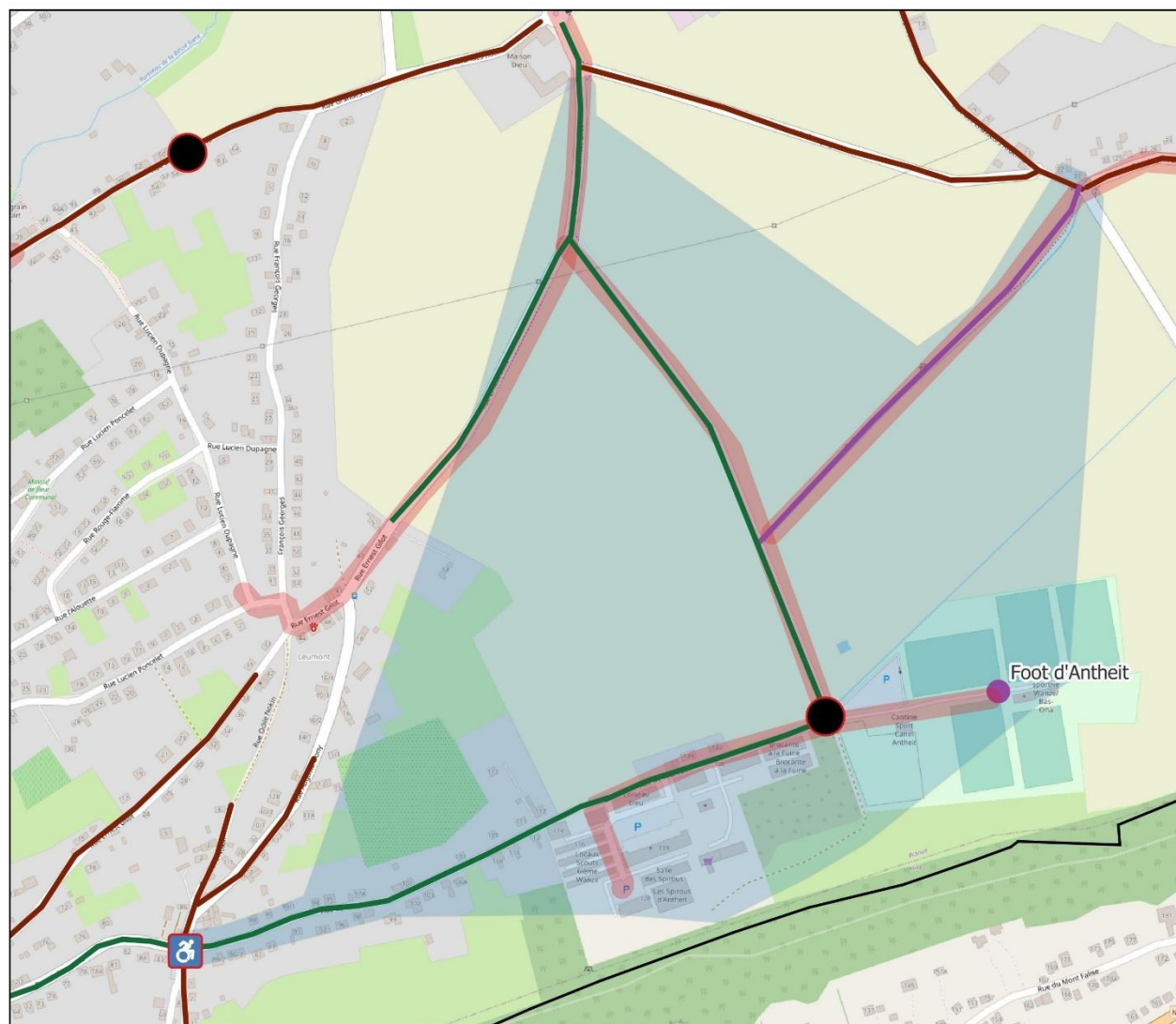
Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Ecole Saint-Martin

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- Rue piétonne
- Point noir piéton
- Point noir PMR
- Pont noir cycliste
- Isochrone (marche) Ecole Saint-Martin
- 1000 m
- Limite Communes

0 100 200 m

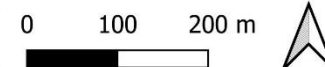
Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



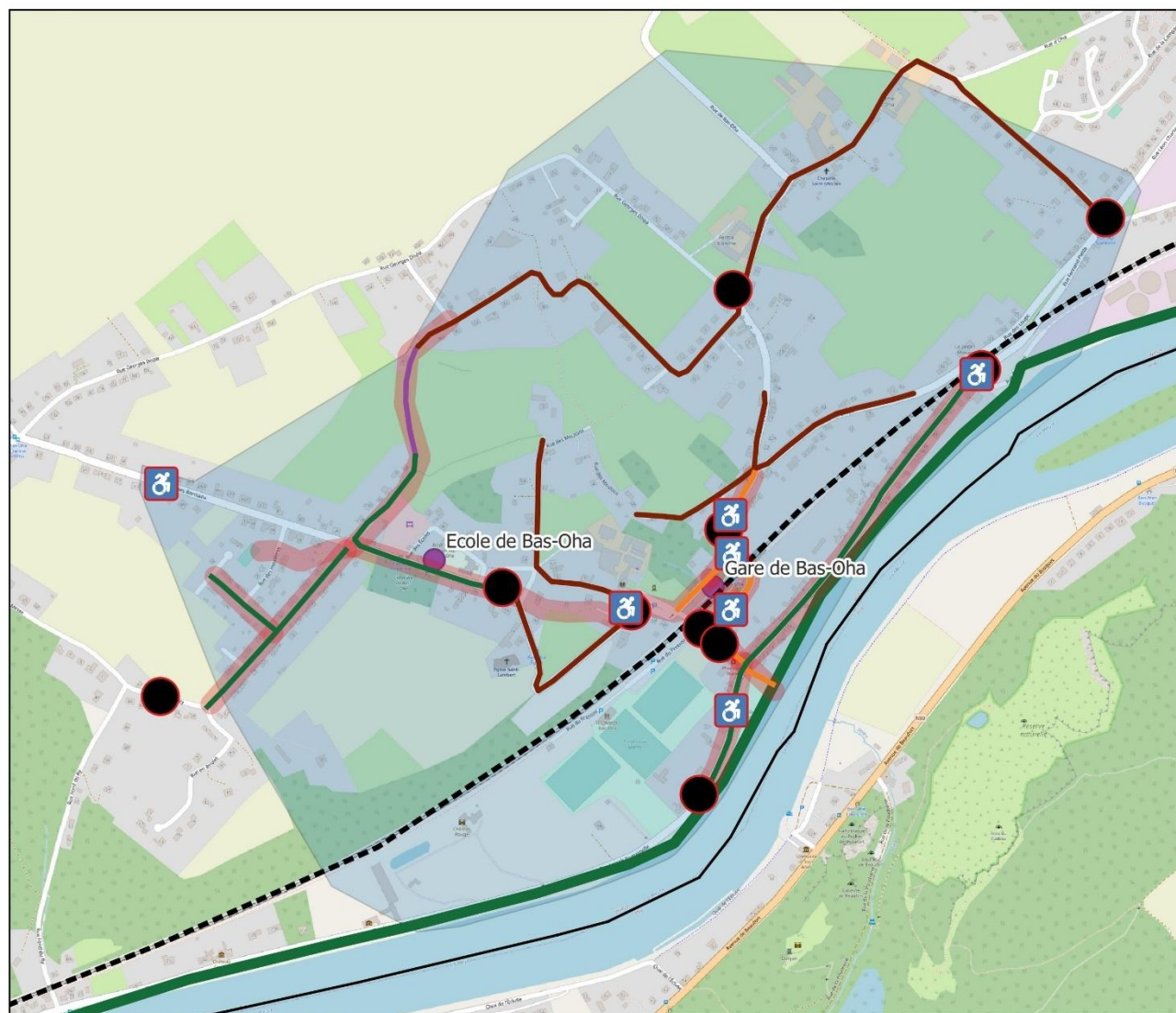


Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Foot d'Antheit

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- Rue piétonne
- Point noir piéton
- Point noir PMR
- Pont noir cycliste
- Isochrone (marche)
Foot d'Antheit
- 1000 m
- Limite Communes

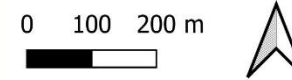


Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023

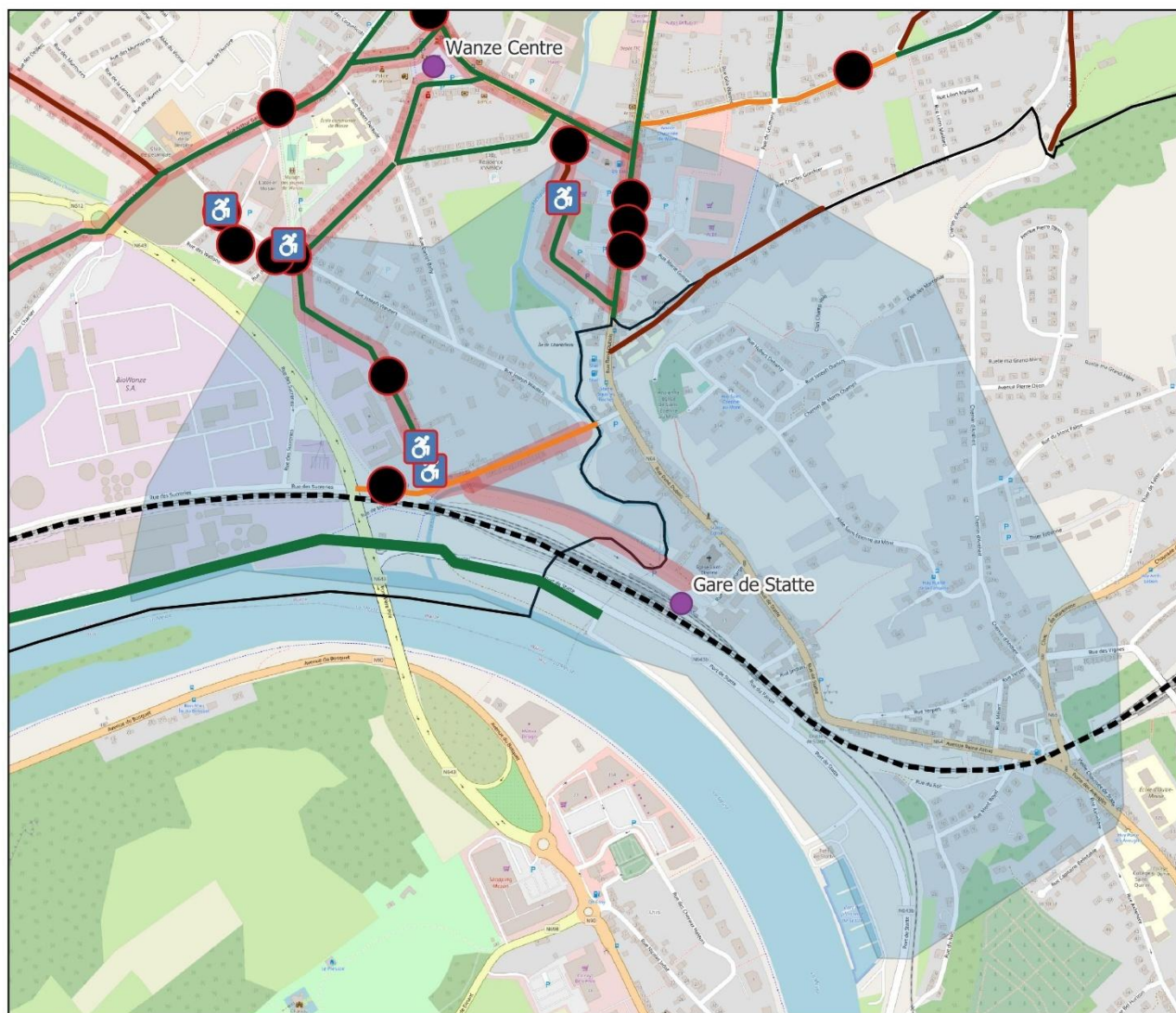


Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Gare de Bas-Oha

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- Rue piétonne
- Ligne ferroviaire
- RAVeL
- Point noir piéton
- ♿ Point noir PMR
- Isochrone (marche)
Gare de Bas-Oha
- 1000 m
- Limite Communes



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



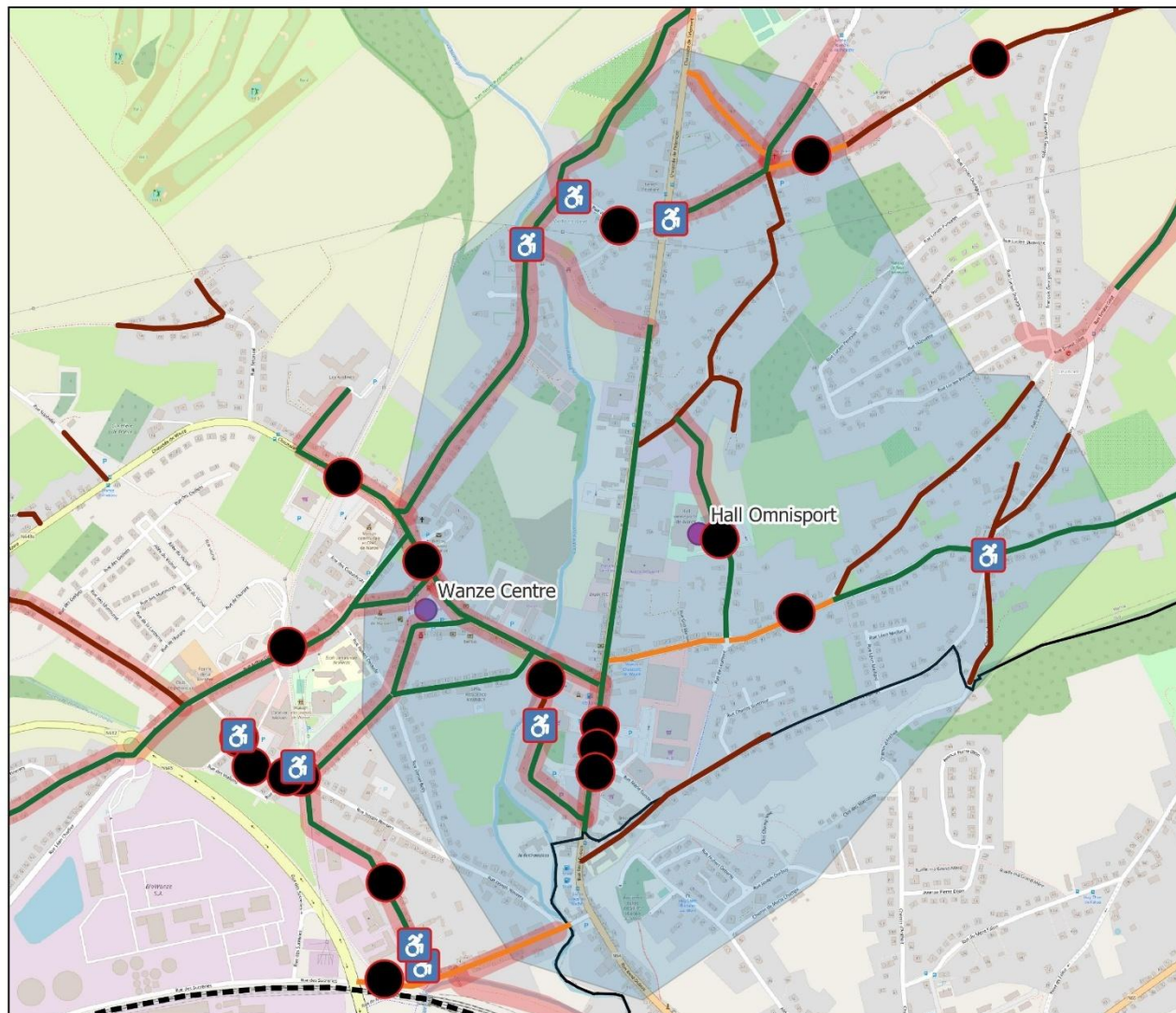
Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Gare de Statte

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- - - Ligne ferroviaire
- RAVeL
- Point noir piéton
- ♿ Point noir PMR
- Isochrone (marche)
Gare de Statte
- 1000 m
- Limite Communes

0 100 200 m



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



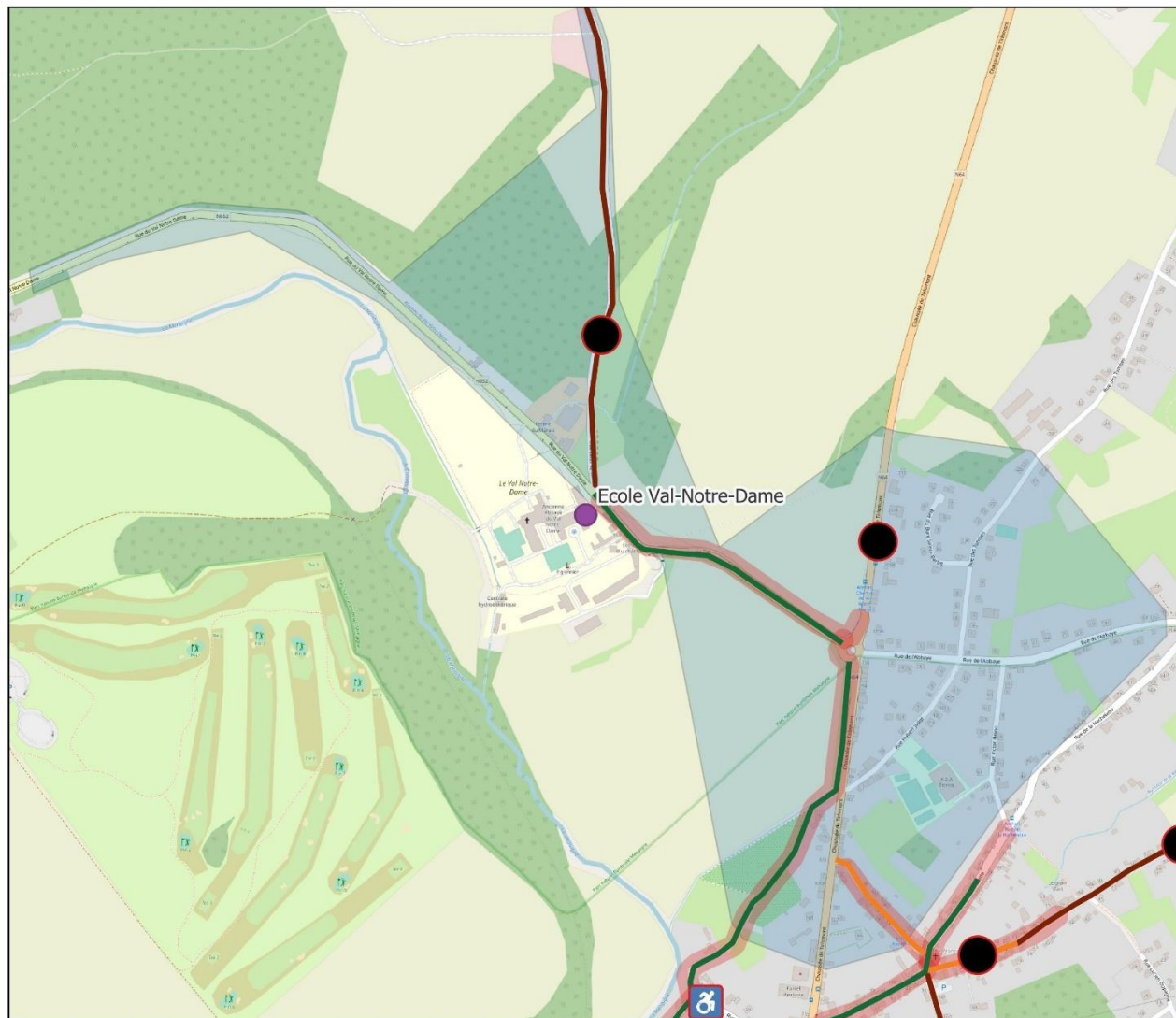
Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Hall Omnisport

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- Ligne ferroviaire
- Point noir piéton
- ♿ Point noir PMR
- Isochrone (marche)
Hall Omnisport
- 1000 m
- Limite Communes

0 100 200 m

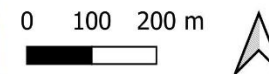


Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023



Identification des flux de piétons et des infrastructures (état des trottoirs) par pôle : Ecole Val-Notre-Dame

- Pôles générateurs de déplacements
- Principaux flux piétons
- Trottoir en bon état
- Trottoir en état moyen
- Trottoir inexistant
- Rue piétonne
- Point noir piéton
- ♿ Point noir PMR
- ▲ Pont noir cycliste
- Isochrone (marche)
Ecole Val-Notre-Dame
- 1000 m
- Limite Communes



Fond de plan : Openstreetmap
Auteur : Commune de Wanze
Date : Janvier 2023

7.4 Fiches « point noir »

Fiche n°1		En direction du pôle : Wanze centre	
Localisation : Chaussée de Wavre, au niveau des commerces Capoue, Plaisir de Provence,			
Problématique : Des véhicules se stationnent en partie sur le trottoir.			
Piétons		PMR	
Solution : Passage récurrent du Gardien de la Paix			
Intervenants : Administration communale – Gardien de la Paix – Services de police			
Statut : en cours		Action continue	

Fiche n°2		En direction du pôle : Wanze centre	
Localisation : Rue Arthur Galand			
Problématique : Passage à niveau – absence de cheminement piéton			
Piétons		PMR	
Solution : Contacter Infrabel afin de vérifier la faisabilité d'un projet d'aménagement			
Intervenants : Administration communale			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n° 3		En direction du pôle : Wanze centre	
Localisation : Thier Belle-Vue			
Problématique : Des véhicules se stationnent en partie sur le trottoir.			
Piétons	PMR		
Solution : Passage récurrent du Gardien de la Paix – Sensibilisation par les services – Verbalisation			
Intervenants : Administration communale – Gardien de la Paix – Services de police			
Statut : En cours		Action continue	

Fiche n°4		En direction du pôle : Wanze centre	
Localisation : Rue Albert Digne 2-3			
Problématique : Etroitesse du trottoir			
Piétons		PMR	
Solution : Absence d'espace public sans restreindre la largeur de voirie			
Intervenants : Administration communale			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°5		En direction du pôle : Wanze centre	
Localisation : Chaussée de Tirlemont, au carrefour avec la N643a			
Problématique : Poteau électrique sur le trottoir ; passage PMR complexe			
	PMR		
Solution : Absence de domaine public			
Intervenants : Administration communale - RESA			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°6		En direction du pôle : Wanze centre	
Localisation : Rue Auguste Tuilliez / Rue de la Bergère			
Problématique : Stationnement de véhicules sur le trottoir			
Piétons	PMR		
Solution : Passage récurrent du Gardien de la Paix			
Intervenants : Administration communale – Gardien de la Paix – Services de police			
Statut : En cours		Action continue	

Fiche n°7	En direction du pôle : Wanze centre		
Localisation : Rue Val de Mehaigne			
Problématique : Jonction piétonne en graviers			
Piétons	PMR		Cyclistes
Solution : Revêtement dur			
Intervenants : Administration communale			
Statut : Clôturé		Action ponctuelle	

Fiche n°8		En direction du pôle : Hall omnisport	
Localisation : Rue Géo Warzée			
Problématique : Problème de stationnement sur le trottoir			
Piétons		PMR	
Solution : La zone sera repensée dans le cadre du Projet de Développement Urbain et bordures en béton placées dans l'attente			
Intervenants : Administration communale			
Statut : En cours		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°9		En direction du pôle : Hall omnisport	
Localisation : Rue de Leumont			
Problématique : Des véhicules sont garés sur le trottoir			
Piétons		PMR	
Solution : Passage récurrent du Gardien de la Paix – Bandes de stationnement			
Intervenants : Administration communale – Gardien de la Paix – Services de police			
Statut : En cours		Action continue Action ponctuelle	

Fiche n°10		En direction du pôle : Hall omnisport	
Localisation : Rue Grandes Ruelles			
Problématique : Véhicules stationnés sur le trottoir			
Piétons	PMR		
Solution : Absence de domaine public			
Intervenants : Administration communale			
Statut : En cours		Action continue	

Fiche n°11		En direction du pôle : Hall omnisport	
Localisation : Rue Vieille Hesbaye			
Problématique : Etroitesse du trottoir			
Piétons		PMR	
Solution : Absence de domaine public			
Intervenants : Administration communale			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°12		En direction du pôle : Hall omnisport	
Localisation : Carrefour Chaussée de Tirlemont # Rue Jean Jaurès			
Problématique : Etroitesse du cheminement piétons			
Piétons		PMR	
Solution : Absence de domaine public			
Intervenants : Administration communale – Service Public de Wallonie			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°13 En direction du pôle : Hall omnisport	
Localisation : Carrefour chaussée de Tirlemont # rue Jean Jaurès et # rue Hubert Jadot	
Problématique : Sécurisation du passage piéton	
Piétons	PMR
Solution : Marquage sol de couleur	
Intervenants : Administration communale – Service Public de Wallonie	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n° 14 En direction du pôle : Club de foot d'Antheit	
Localisation : Rue de Leumont – Liaison vers le football	
Problématique : Cheminement piétons et PMR obstrué – revêtement tarmac	
Piétons	PMR
Solution : Réfection du trottoir	
Intervenants : Administration communale	
Statut : Clôturé	Action ponctuelle

Fiche n°15 En direction du pôle : Club de foot d'Antheit	
Localisation : Rue de Leumont # Rue Auguste Dony	
Problématique : Faible largeur de passage	
	PMR
Solution : Travaux à prévoir – Attention emprise, vérification via géomètre	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d’opportunité

Fiche n°16 En direction du pôle : Gare de Statte	
Localisation : Rue Gosuin – virage vers la rue Joseph Wauters	
Problématique : Véhicules montant sur le trottoir – absence de visibilité	
Piétons	PMR
Solution : Placement de potelets	
Intervenants : Administration communale	
Statut : Clôturé	Action ponctuelle

Fiche n°17 En direction du pôle : Gare de Statte	
Localisation : Rue Gosuin	
Problématique : Etroitesse du cheminement	
PMR	
Solution : Absence de domaine public ; poteau RESA sur le trottoir	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°18 En direction du pôle : Gare de Statte	
Localisation : Rue Joseph Wauters # Rue Albert Digne # rue Gosuin	
Problématique : Etroitesse du cheminement piéton	
PMR	
Solution : Absence de domaine public	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°19		En direction du pôle : Gare de Statte	
Localisation : Rue Joseph Wauters # Rue Albert Digne			
Problématique : Absence de cheminement piéton – Passage à niveau			
Piétons	PMR		
Solution : Contacter Infrabel afin de vérifier la faisabilité d'un projet d'aménagement			
Intervenants : Administration communale			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

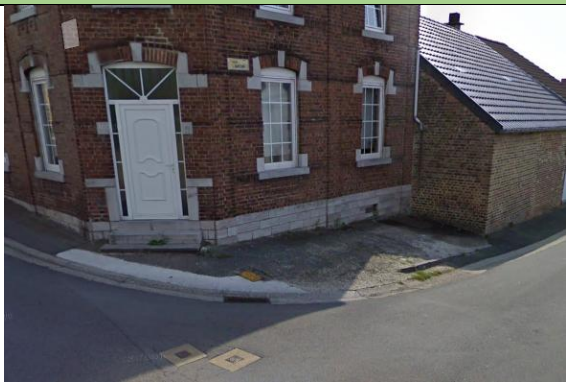
Fiche n°20		En direction du pôle : Gare de Statte	
Localisation : RAVeL de Bas-Oha – Accès derrière la sucrerie			
Problématique : Bordure trop élevée			
	PMR	Cyclistes	
Solution : Complexe, car propriété privée de la raffinerie et de la Direction des Voies Navigables ; faciliter le passage vers le RAVeL le long de la Meuse en abaissant la bordure faciliterait l'accès Bas-Oha / Wanze.			
Intervenants : Administration communale – Raffinerie Tirlémontoise – SPW			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°21 En direction du pôle : Gare de Statte	
Localisation : Rue Oscar Lelarge	
Problématique : Absence de trottoir	
Piétons	PMR
Solution : Création d'aménagements ; pas d'habitations	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°22		En direction du pôle : Gare de Statte	
Localisation : Passerelle rue Oscar Lelarge			
Problématique : Envahissement par la végétation au niveau du cheminement réalisé entre la passerelle au-dessus de la Mehaigne et le parking de la gare de Statte.			
Piétons		PMR	Cyclistes
Solution : Passage régulier du Gardien de la paix ; entretien régulier des berges et passerelle par le SPW.			
Intervenants : Administration communale – SPW – Gardien de la Paix			
Statut : En cours		Action continue	

Fiche n°23 En direction du pôle : Ecole d'Antheit	
Localisation : Rue François Georges	
Problématique : Circulation des PMR ; accotements en graviers	
	PMR
Solution : Aménagement de trottoir	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°24 En direction du pôle : Ecole d'Antheit	
Localisation : Rue Ernest Malvoz	
Problématique : Etroitesse du cheminement, des deux côtés de la rue , traversée des pîétons	
Piétons	PMR
Solution : Absence de domaine public	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°25 En direction du pôle : Ecole d'Antheit	
Localisation : Rue Ernest Malvoz # rue de l'Abattoir	
Problématique : Trottoir en mauvais état	
Piétons	PMR
Solution : Réparation du trottoir	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°26 En direction du pôle : Ecole d'Antheit	
Localisation : Rue de l'Abattoir	
Problématique : Stationnement de véhicules sur le trottoir	
Piétons	PMR
Solution : Passage du Gardien de la Paix ; Modification au parking de l'école d'Antheit	
Intervenants : Administration communale - Gardien de la Paix	
Statut : Clôturé	Action continue Action ponctuelle

Fiche n°27 En direction du pôle : Ecole Saint-Martin	
Localisation : rue Ernest Malvoz # rue Saint-Martin	
Problématique : Etroitesse du trottoir	
Piétons	PMR
Solution : Bâtiment communal – Possibilité d’élargir le passage	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d’opportunité

Fiche n°28 En direction du pôle : Ecole Saint-Martin	
Localisation : Rue Jules Mulquet	
Problématique : Etroitesse du cheminement piétons	
Piétons	PMR
Solution : Absence de domaine public	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d’opportunité

Fiche n°29 En direction du pôle : Ecole Saint-Martin	
Localisation : Rue Ferdinand Fontaine	
Problématique : Etroitesse du trottoir	
Piétons	PMR
Solution : Absence de domaine public	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°30 En direction du pôle : Ecole du Val-Notre-Dame	
Localisation : Chaussée de Tirlemont	
Problématique : Fin de trottoir , absence de cheminement piéton	
Piétons	PMR
Solution : Travaux – prolonger le trottoir en dur → dernière maison	
Intervenants : SPW	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°31 En direction du pôle : Ecole du Val-Notre-Dame	
Localisation : Rue Léon Verlain	
Problématique : Absence d'accotement	
Piétons	PMR
Solution : Absence de domaine public	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°32 En direction du pôle : Ecole de Moha	
Localisation : Place Jules Galloy	
Problématique : Trottoir en pavés et accidenté	
	PMR
Solution : Remplacement par une surface plane et en dur	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°33 En direction du pôle : Ecole de Moha	
Localisation : Rue du Centre	
Problématique : Etroitesse du cheminement	
Piétons	PMR
Solution : Absence de domaine public	
Intervenants : SPW	
Statut : En cours -> Analyse en cours par le SPW	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°34 En direction du pôle : Ecole de Moha	
Localisation : Rue du Val-Notre-Dame	
Problématique : Bacs de fleurs qui interrompent le cheminement – voitures stationnées sur le trottoir	
Piétons	PMR
Solution : Passage du Gardien de la Paix – Travaux à prévoir	
Intervenants : Administration communale – Gardien de la Paix	
Statut : Clôturé -> Passage d'1m50	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°35		En direction du pôle : Ecole de Moha	
Localisation : Rue Georges Hubin			
Problématique : Absence de cheminement			
Piétons		PMR	
Solution : Absence de domaine public et voirie étroite			
Intervenants : Administration communale			
		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°36		En direction du pôle : Ecole de Moha	
Localisation : Rue Alphonse Nicolas			
Problématique : Cheminement envahit par la végétation			
Piétons		PMR	
Solution : Intervention du Gardien de la Paix			
Intervenants : Administration communale			
Statut : En cours		Action continue	

Fiche n°37 En direction du pôle : Ecole de Bas-Oha	
Localisation : Rue Joseph Romainville	
Problématique : Stationnement sur les accotements	
Piétons	PMR
Solution : Passage du Gardien de la Paix	
Intervenants : Administration communale – Gardien de la Paix	
Statut : En cours	Action continue

Fiche n°38 En direction du pôle : Ecole de Bas-Oha	
Localisation : Désiré Manne	
Problématique : Trottoir en graviers – fin de trottoir enherbé – arrêt de bus et abords en graviers	
Piétons	PMR
Solution : Aménagements à étudier	
Intervenants : Administration communale	
Statut : Clôturé → Aménagements réalisés	Action ponctuelle

Fiche n°39 En direction du pôle : Ecole de Bas-Oha	
Localisation : rue Charles Bormans # Joseph Romainville # Fernand Piette	
Problématique : Trottoir en graviers – fin de trottoir enherbé – arrêt de bus et abords en graviers	
	PMR
Solution : Aménagements à étudier	
Intervenants : Administration communale	
Statut : Clôturé → Aménagements réalisés	Action ponctuelle

Fiche n°40 En direction du pôle : Gare de Bas-Oha	
Localisation : Rue Fernand Piette # entrée de la Raffinerie	
Problématique : Aucun cheminement piéton	
Piétons	PMR
Solution : Complexe ; « goutte d'eau » et passage possible, mais situé sur les fonds de la raffinerie	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°41 En direction du pôle : Gare de Bas-Oha	
Localisation : Carrefour rue Fernand Piette # Adrien David	
Problématique : Visibilité, passage des piétons	
Piétons	PMR
Solution : Carrefour à restructurer	
Intervenants : Administration communale	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°42 En direction du pôle : Ecole d'Huccorgne	
Localisation : Route de l'Etat – virage face à la rue du Village	
Problématique : Cheminement étroit sans visibilité sur les automobilistes	
Piétons	PMR
Solution : Complexe, très peu de domaine public	
Intervenants : SPW	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°43 En direction du pôle : Ecole d'Huccorgne	
Localisation : Route de l'Etat, au droit du n°37	
Problématique : Trottoir interrompu par du stationnement	
Piétons	PMR
Solution : Envisager d'autres emplacement	
Intervenants : SPW	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°44 En direction du pôle : Ecole d'Huccorgne	
Localisation : Entrée et fin de RAVeL	
Problématique : Problématique de végétation et graviers	
Piétons	PMR
Solution : Zone à réaménager dans le cadre de l'avancement du RAVeL 127	
Intervenants : SPW	
Statut : Clôturé -> Zone réaménagée	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°45 En direction du pôle : Ecole de Vinalmont	
Localisation : Rue Charles Frère	
Problématique : Poteau électrique sur le trottoir	
Piétons	PMR
Solution : Réaménagement de la zone	
Intervenants : Administration communale	
Statut : Travaux en cours	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°46 En direction du pôle : Ecole de Vinalmont	
Localisation : Rue Charles Frère	
Problématique : Stationnement de véhicules sur les trottoirs	
Piétons	PMR
Solution : Passage du Gardien de la Paix – Collaboration avec l'école	
Intervenants : Administration communale – Gardien de la Paix	
Statut : En cours	Action continue

Fiche n°47 En direction du pôle : Ecole de Vinalmont	
Localisation : Chaussée de Tirlemont	
Problématique : Trottoir en pavés de rue – Très inconfortable pour les PMR	
	PMR
Solution : Aménagement de trottoir	
Intervenants : SPW	
Statut :	Selon les critères d'opportunité

Fiche n°48		En direction du pôle : Ecole de Vinalmont	
Localisation : Rue de Villers			
Problématique : Piste cyclable empiète sur le trottoir -> Pas de cheminement			
Piétons		PMR	Cyclistes
Solution : Absence de domaine public			
Intervenants : Administration communale			
Statut :		Selon les critères d'opportunité	

Fiche n°49 En direction du pôle : Ecole de Vinalmont		
Localisation : Chaussée de Tirlemont		
Problématique : Pas d'espace pour les piétons (et cyclistes) ; Vmoy 90 km/h		
Piétons	PMR	Cyclistes
Solution : Complexe car absence de domaine public, voirie régionale et en zone agricole		
Intervenants : SPW		
Statut :		Selon les critères d'opportunité