

Avenue de la Grotte à Tilff : modérer réellement la vitesse

Tronçon côté Sainte-Anne • Constat et propositions à court terme et lors d'une future réfection de la voirie

Destinataires : Collège communal, service Travaux et conseiller en mobilité de la commune d'Esneux

De la part de : Collectif des riverains de l'avenue de la Grotte (signataires en dernière page)

Contact : Julien Henrard, contact@avenuedelagrotte.be

Site : avenuedelagrotte.be

Date : 19 octobre 2026

Nous tenons d'abord à **remercier la commune** pour l'installation de deux coussins berlinois et de piquets dans la ligne droite. C'est un premier pas que les riverains apprécient.

Cette note concerne **l'ensemble de la rue**, de son entrée jusqu'au boulevard Lieutenant : la ligne droite, où les vitesses sont les plus élevées, et la partie à double sens, étroite, où l'on roule aussi trop vite et où piétons et riverains sont chaque jour en difficulté. Elle propose des mesures réalisables dès maintenant, et un aménagement complet à prévoir lorsque la voirie, en mauvais état, sera refaite. Aucun travail n'est annoncé à ce jour, mais anticiper permettrait d'intégrer ces mesures le moment venu.

En résumé

- Dans la ligne droite (335 m, chaussée de 5 à 5,5 m, trafic à 99 % montant), la **V85 était de 58 km/h** avant la pose des coussins, en zone 30. Les deux coussins n'ont pas encore été évalués, et les 165 premiers mètres restent sans aucun dispositif.
- **Aucun trottoir n'est praticable par tous les usagers** de l'entrée de la rue au boulevard Lieutenant : un piéton peut s'y faufiler, mais pas une poussette ni un fauteuil roulant. Ceux-ci circulent sur la chaussée, comme de nombreux piétons (usagers du bus 63, promeneurs du sentier de Brialmont).
- Les règles imposent environ **75 m entre deux dispositifs surélevés**, ce qui laisse en moyenne une V85 d'environ 42 km/h, probablement davantage ici. Elles prévoient toutefois une **exception pour circonstances locales particulières**, dont notre rue relève selon nous.
- **Dès maintenant** : une seconde mesure de vitesse, la zone 30 dès l'entrée de la rue, et des rétrécissements provisoires dans la ligne droite, avec priorité aux conducteurs qui descendent.
- **Lors d'une future réfection** : dans la ligne droite, un trottoir accessible de 1,5 m avec quelques places de stationnement en encoche, une chaussée pavée et une série de coussins et de rétrécissements ; dans la partie à double sens, une **zone résidentielle** de plain-pied, avec stationnement aux places marquées.

1. La situation actuelle

Le tronçon concerné va du bas de la rue jusqu'au boulevard Lieutenant, soit environ 740 m ; au-delà, la rue est correctement aménagée. Il comprend deux parties :

- **Une ligne droite de 335 m**, en légère montée, avec une chaussée de 5 à 5,5 m. On peut entrer dans la rue par le bas, mais pas en sortir (sens interdit) : environ 99 % du trafic monte donc la ligne droite. Une telle largeur pour un trafic à sens quasi unique donne l'impression d'une route de transit, et c'est là que les vitesses sont les plus élevées. La route d'accès est limitée à 70 km/h ; les 115 premiers mètres de la rue sont à 50 km/h, et la zone 30 ne commence qu'à la première maison.
- **Une partie à double sens de 405 m**, jusqu'au boulevard Lieutenant, bordée d'habitations et étroite : on ne s'y croise guère qu'entre les zones de stationnement disposées en chicane. On y roule pourtant trop vite pour sa

largeur, et la visibilité est très mauvaise en montant. Pour éviter que leur voiture soit accrochée, les riverains n'ont souvent d'autre choix que de la garer sur le trottoir : c'est une conséquence de l'aménagement actuel, pas sa cause.

- **Aucun trottoir praticable par tous les usagers sur tout le tronçon.** Dans la ligne droite, un côté n'est qu'un talus, l'autre est en graviers : un piéton peut y passer, mais pas une poussette ni un fauteuil roulant, renvoyés sur la chaussée. Dans cette note, « praticable » s'entend toujours pour tous les usagers, poussettes et fauteuils roulants compris.
- **Des piétons réguliers :** la rue mène au chemin du cimetière, qui conduit à l'arrêt du bus 63, et un sentier part du bas de la rue vers l'abbaye de Brialmont.

Toute solution doit rester compatible avec le passage des ambulances et des pompiers, ainsi qu'avec la déviation du trafic (bus compris) par notre rue lors du carnaval.

Ligne droite	Valeur
Limite de vitesse	50 km/h sur les 115 premiers mètres, puis zone 30
Largeur de chaussée	5,0 à 5,5 m, légère montée
V85 mesurée avant coussins	58 km/h , au milieu de la ligne droite (15 % des conducteurs roulent plus vite)
Dispositifs actuels	2 coussins berlinois, vers 165 m et 240 m depuis le bas
Effet des coussins	Non mesuré à ce jour

La V85 est la vitesse sous laquelle roulent 85 % des véhicules. C'est l'indicateur de référence pour juger si une voirie est aménagée de façon cohérente avec sa limite.



À l'entrée actuelle de la zone 30, vers 115 m de l'entrée de la rue (avril 2026) : graviers à gauche, talus à droite.

Images : Google Street View.



Vue à hauteur du n°107 (juin 2023).

2. Ce que disent les études

2.1 Le panneau seul ne suffit pas

Aux Pays-Bas, sur 54 axes passés de 50 à 30 km/h, la vitesse ne baisse que d'environ 2 km/h quand seule la limite change, contre 5,5 km/h quand l'aménagement est adapté, surtout grâce aux pavés et aux carrefours surélevés [1, 2]. Le TCS (club automobile suisse) estime qu'au-delà d'une V85 de 40 km/h, il faut réaménager complètement la zone [3]. Avec 58 km/h, la ligne droite est nettement dans ce cas. L'enjeu est réel : environ 1,6 km/h de vitesse moyenne en moins correspond à environ 5 % d'accidents en moins [4].

2.2 Les coussins : c'est l'espacement qui compte

La référence sur les coussins berlinois est une étude du laboratoire britannique de recherche routière (TRL) portant sur 34 aménagements réels, dont la V85 moyenne avant travaux, environ 59 km/h, est très proche de la nôtre [4]. Elle établit que plus les coussins sont espacés, plus les conducteurs réaccélèrent entre eux.

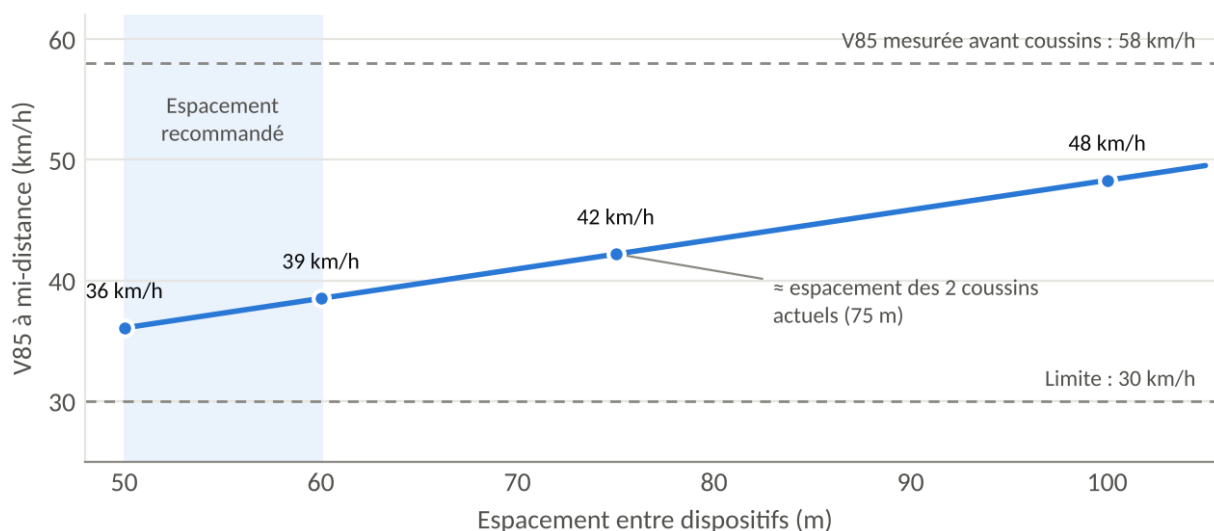


Figure 1. V85 attendue à mi-distance entre coussins selon leur espacement, d'après la relation établie par le TRL sur des aménagements britanniques de 1992-1994, avec des coussins de 7,5 cm de haut [4]. Il s'agit d'une moyenne : à espacement égal, les sites étudiés varient de plusieurs km/h.

Dans notre rue, ces valeurs sont probablement dépassées, pour quatre raisons :

1. **Il n'y a pas de série.** La relation suppose des coussins sur toute la rue. Ici, il n'y en a que deux, précédés de 165 m sans aucun dispositif. Le guide britannique recommande au contraire un élément ralentisseur à moins de 60 m avant le premier coussin [4].
2. **Les coussins belges sont plus bas :** 6 à 7 cm, contre 7,5 cm dans les données britanniques. À York, des coussins abaissés et rétrécis ont fait remonter les vitesses d'environ 2 à 5 km/h [4].
3. **La ligne droite est en pente.** À Salt Lake City, l'effet des dos-d'âne sur la V85 était significatif sur terrain plat, mais pas sur les tronçons en pente [5].
4. **Les voitures sont plus puissantes qu'au début des années 1990.** Un conducteur qui franchit un coussin à 25 km/h et accélère franchement peut dépasser 50 km/h avant le suivant, 75 m plus loin (ordre de grandeur calculé).

La seconde mesure demandée en section 5 permettra de le vérifier.

Les coussins restent compatibles avec les secours : les véhicules à voie large (ambulances, pompiers, bus) les chevauchent sans être secoués, tandis qu'une voiture doit monter dessus [6]. Leur largeur compte : passer de 1,60 à 1,90 m abaisse la V85 au droit du coussin d'environ 9 km/h [4].

2.3 Le revêtement pavé

Le gain moyen est modeste mais porte sur toute la longueur de la rue, y compris entre les coussins, et touche d'abord les plus rapides. Sur 13 paires de rues américaines, le pavé béton abaisse la vitesse moyenne d'environ 1,6 km/h, mais les conducteurs à 47 km/h ou plus y sont 3,6 fois moins nombreux (étude financée par l'industrie du pavé) [7]. Les pavés plus irréguliers ont un effet plus marqué [8], et le pavé figure parmi les mesures les plus efficaces relevées aux Pays-Bas [1, 2]. Lorsque la chaussée sera refaite, le surcoût du pavé se justifiera en complément des coussins.

2.4 L'accessibilité

La réglementation wallonne (CoDT) fixe un cheminement piéton libre d'au moins 1,5 m pour permettre le passage d'une personne à mobilité réduite [9]. Rien de tel n'existe aujourd'hui sur le tronçon. Dans la **ligne droite**, la largeur permet de créer un trottoir de 1,5 m. Dans la **partie à double sens**, trop étroite pour accueillir à la fois des trottoirs aux normes, la circulation et le stationnement, c'est une voirie de plain-pied en zone résidentielle qui donne aux piétons toute la largeur de la rue (section 4.2).

3. Les règles en vigueur et la marge qu'elles laissent

Nous partageons la volonté de la commune de travailler dans le respect des règles. Elles laissent plus de marge qu'on ne le pense.

3.1 Ce que disent les textes

- **Arrêté royal du 9 octobre 1998** : les dispositifs surélevés sont espacés d'environ 75 m, **sauf circonstances locales particulières**, et implantés à au moins 15 m d'un carrefour [10].
- **Circulaire ministérielle du 3 mai 2002** : les coussins suivent le même espacement, à au moins 100 m du début de la limitation de vitesse, avec une largeur de 1,75 à 1,90 m. Un coussin combiné à un rétrécissement est admis sur une chaussée de moins de 6 m, là où les vitesses sont déjà réduites, zones 30 comprises : c'est exactement notre configuration. La circulaire cite les abords d'écoles et les **lieux à forte présence piétonne** comme des cas où descendre sous 75 m peut être utile [11].
- **Zone 30 en Wallonie** : l'ensemble de la zone doit être aménagé de façon cohérente avec la vitesse [12]. Une V85 de 58 km/h montre que ce n'est pas le cas aujourd'hui.
- **Réponse ministérielle de juillet 2023** : l'arrêté et la circulaire « recommandent » un intervalle d'environ 75 m ; la réponse mentionne aussi une fiche française jugeant 30 à 50 m un bon compromis [13].

3.2 Ce que nous en retenons

- **La règle des 75 m prévoit elle-même une exception.** La rue est le chemin à pied des usagers du bus 63 et des promeneurs du sentier de Brialmont. Faute de trottoir, tous ces piétons, avec poussettes et fauteuils, marchent sur la chaussée, où la V85 atteignait 58 km/h. Ces éléments constituent selon nous des circonstances locales particulières, à examiner avec le SPW.
- **Avancer le début de la zone 30 permet un aménagement conforme.** Si la zone 30 commence 15 m après l'entrée de la rue, une porte d'entrée peut y être aménagée, et un coussin placé à partir de 115 m, à hauteur de l'actuel début de zone, respecte la règle des 100 m. Le sentier qui part du bas de la rue justifie à lui seul le 30 km/h dès l'entrée.
- **Les 75 m ne concernent que les dispositifs surélevés.** Rien n'empêche de placer entre eux des rétrécissements, une priorité de passage et un revêtement pavé. La variante A de la section 4 est donc conforme sans dérogation.
- **Respectée seule, la règle ne permet pas d'atteindre le 30.** Des coussins tous les 75 m donnent en moyenne une V85 d'environ 42 km/h [4], probablement davantage ici (section 2.2).

4. Proposition d'aménagement

L'aménagement complet suppose de refaire la voirie, ce qui n'est pas programmé à ce jour. Une partie peut toutefois être réalisée dès maintenant (section 5).

4.1 La ligne droite (335 m)

- **Un trottoir accessible.** Sur 5 à 5,5 m, il y a la place pour un trottoir d'au moins 1,5 m libre côté graviers et une chaussée de 3,4 à 3,9 m. Le stationnement reste possible : aujourd'hui, seules quelques voitures stationnent le long des 300 m, et quelques places en encoche dans le trottoir suffisent à les accueillir.
- **La zone 30 dès l'entrée de la rue**, à au moins 15 m du carrefour, avec une **porte d'entrée** : un plateau combiné à un rétrécissement, qui sert aussi de traversée pour le sentier.
- **Des dispositifs surélevés tous les 75 m environ** : un second plateau vers 90 m (à confirmer avec le SPW), les deux coussins existants (165 et 240 m) et un coussin ajouté vers 315 m, chacun dans un rétrécissement à une voie.
- **Un rétrécissement à une voie entre deux dispositifs**, avec **priorité aux conducteurs qui descendent** (signaux B19 et B21 [14]) : la majorité, qui monte, doit anticiper à chaque rétrécissement.

- Une chaussée en pavés béton sur toute la ligne droite.

La figure 2 montre la ligne droite aujourd'hui. Notre **variante A** (figure 3) respecte l'espacement d'environ 75 m. Si l'exception pour circonstances locales particulières est retenue, la **variante B** (figure 4) place un coussin tous les 40 à 50 m, dont un à 115 m, à hauteur de la première maison.

Aujourd'hui Pas de trottoir, 165 m sans dispositif, puis deux coussins.

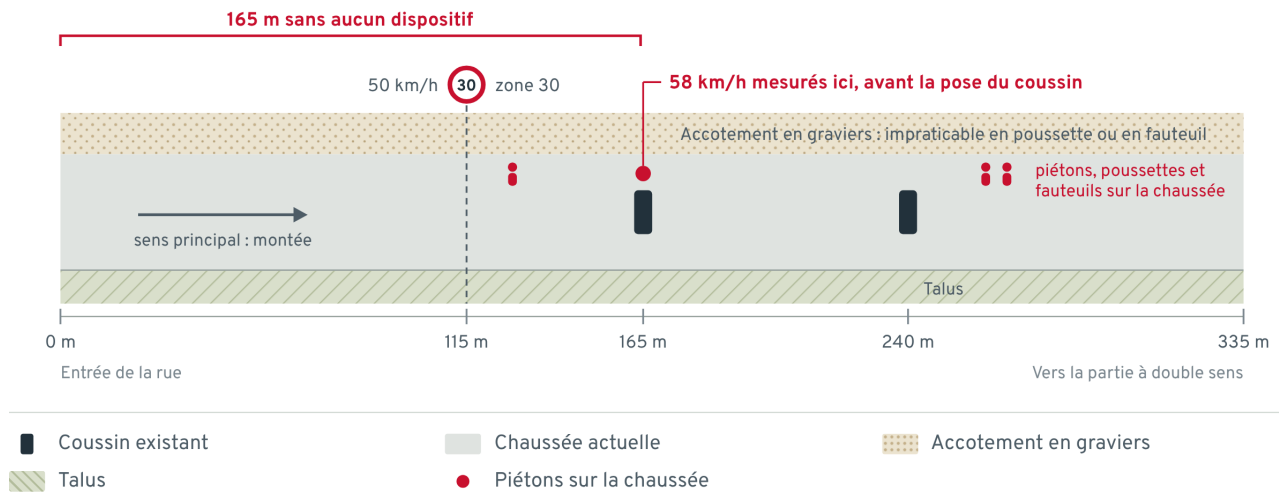


Figure 2. La ligne droite aujourd'hui. Schéma sans échelle transversale.

Variante A Conforme aux règles actuelles : un dispositif surélevé tous les 75 m environ.

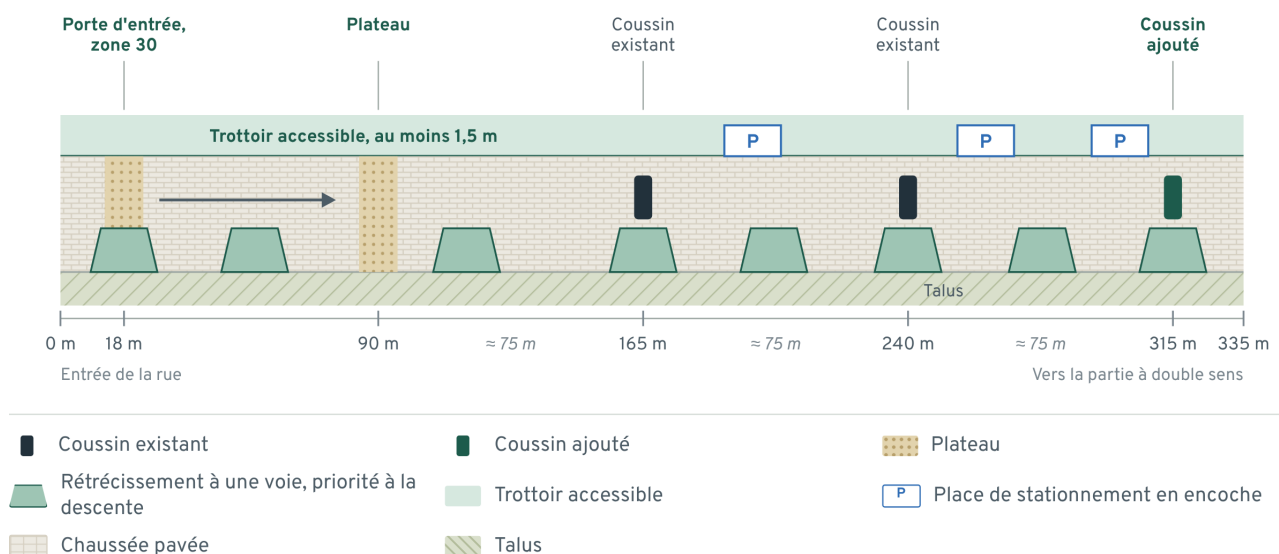


Figure 3. Variante A, conforme aux règles actuelles. Schéma sans échelle transversale ; positions indicatives, à ajuster selon les accès riverains et l'avis de la zone de secours.

Variante B Avec l'exception pour circonstances locales particulières : un coussin tous les 40 à 50 m.

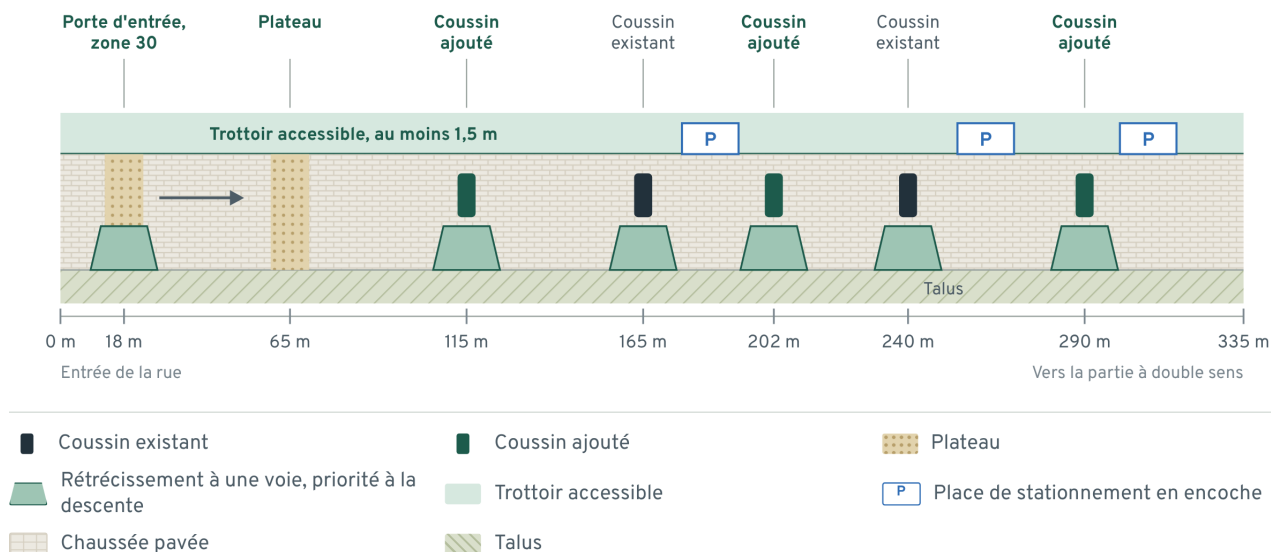


Figure 4. Variante B, avec l'exception pour circonstances locales particulières. Positions indicatives.

Objectif réaliste : d'après les moyennes britanniques, une V85 de l'ordre de 40 km/h avec la variante A et de 36 à 39 km/h avec la variante B. Ces valeurs sont plutôt optimistes (section 2.2) et devront être vérifiées par mesure : la variante B est la plus à même de rapprocher la rue de sa limite.

4.2 La partie à double sens (405 m) : une zone résidentielle

Cette partie de la rue connaît elle aussi des vitesses trop élevées, aggravées par l'étroitesse de la chaussée et une très mauvaise visibilité en montant. Ses habitants en subissent les conséquences : pour protéger leur voiture, ils la garent souvent sur le trottoir, qui n'était de toute façon pas praticable en poussette ou en fauteuil roulant ; piétons, poussettes et fauteuils se retrouvent sur la chaussée, au milieu des véhicules qui montent et descendent. La rue est trop étroite pour accueillir à la fois des trottoirs aux normes, la circulation dans les deux sens et le stationnement.

Nous proposons d'en faire une **zone résidentielle**, dont les règles répondent précisément à ces problèmes [15] :

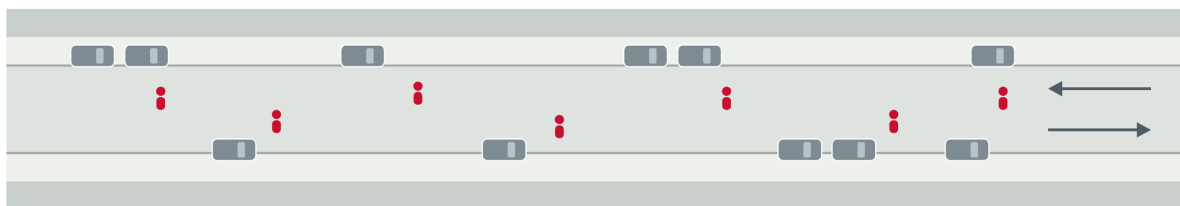
- la vitesse y est limitée à **20 km/h** ;
- les **piétons peuvent utiliser toute la largeur** de la voie publique, et les conducteurs ne doivent ni les mettre en danger ni les gêner ;
- le **stationnement se fait aux emplacements marqués** : des places dessinées pour que les voitures des riverains soient à l'abri, sans devoir monter sur le trottoir ;
- les règles d'espacement de l'arrêt de 1998 ne s'y appliquent pas [10].

Vu l'état de cette partie de la rue, la zone résidentielle n'a de sens qu'avec une **réfection complète** : une voirie pavée de plain-pied, sans distinction entre trottoir et chaussée, avec des places de stationnement disposées en alternance, qui créent en outre un effet de chicane naturel (figure 5). Le nombre et la position des places seraient définis avec les riverains de cette partie : l'objectif est de mettre leurs voitures à l'abri, pas de compliquer leur stationnement. La zone résidentielle suppose enfin l'absence de trafic de transit, ce que le comptage demandé en section 5 permettra de vérifier.

Aujourd'hui Trop vite pour une rue si étroite : les riverains mettent leur voiture à l'abri sur le trottoir.

Trop vite pour la largeur, visibilité très mauvaise en montant

Voitures mises à l'abri sur le trottoir

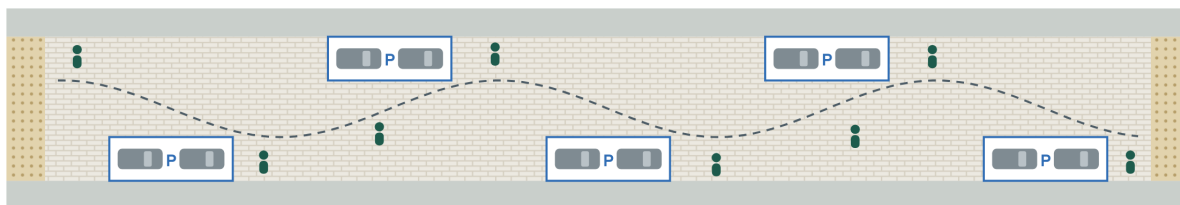


Façades et accès riverains

≈ 405 m jusqu'au boulevard Lieutenant

Notre proposition Une zone résidentielle de plain-pied, après une réfection complète.

Zone résidentielle, 20 km/h : les piétons peuvent utiliser toute la largeur



Porte d'entrée, depuis la ligne droite

Porte de sortie, boulevard Lieutenant

Revêtement pavé de plain-pied

Porte d'entrée ou de sortie

P Place de stationnement marquée

Voiture garée

Façades et accès riverains

- - - Trajectoire des voitures

● Piétons sur la chaussée (aujourd'hui)

● Piétons sur toute la largeur (proposition)

Figure 5. Partie à double sens : situation actuelle et principe d'une zone résidentielle de plain-pied. Schéma sans échelle.

4.3 Compatibilité avec tous les usagers

Usager	Coussins	Plateaux	Rétrécissements	Trottoir à bordure basse
Voiture	Doit monter sur le coussin	Ralentit sur la rampe	Cède le passage en montant	Reste sur la chaussée
Ambulance, pompiers	Chevauche le coussin	Rampes douces	Passage au pas	Peut utiliser toute la largeur
Bus déviés (carnaval)	Chevauche le coussin	Passage normal	Chaussée suffisante pour un bus	—
Piétons, poussettes, fauteuils	—	Traversée de plain-pied	—	Trottoir lisse d'au moins 1,5 m

5. Sans attendre : une seconde mesure et des mesures provisoires

1. **Une seconde mesure de vitesse, avec comptage du trafic.** Dans la **ligne droite**, à trois endroits, puisque l'ancien point de mesure se trouve désormais au droit du premier coussin : vers 80 m (zone sans dispositif), vers 200 m (entre les deux coussins) et vers 290 m (après le second). Dans la **partie à double sens**, au moins une mesure.
2. **La zone 30 dès l'entrée de la rue**, à au moins 15 m du carrefour : un simple changement de signalisation.
3. **Des rétrécissements provisoires dans la ligne droite** (balises ou bacs) entre les coussins et dans les 165 premiers mètres, avec priorité aux conducteurs qui descendent, puis une nouvelle mesure. Si la V85 passe sous 40 km/h, la configuration est validée pour l'aménagement définitif.

6. Nos demandes

À court terme

1. Réaliser une **seconde mesure de vitesse, avec comptage**, dans la ligne droite et dans la partie à double sens, et en communiquer les résultats aux riverains ; mesurer à nouveau après chaque étape.
2. **Faire commencer la zone 30 à l'entrée de la rue**, à au moins 15 m du carrefour.
3. Mettre en place des **rétrécissements provisoires** dans la ligne droite, avec priorité aux conducteurs qui descendent.

À examiner avec le SPW

4. **Examiner l'exception pour circonstances locales particulières**, au vu de l'absence de trottoir, des flux piétons (bus 63, sentier de Brialmont) et de la V85 mesurée, afin de resserrer les coussins.

À programmer

5. Inscrire la **réfection de la voirie**, en mauvais état, dans la programmation des travaux communaux.
6. Prévoir, lors de cette réfection : dans la **ligne droite**, un trottoir accessible d'au moins 1,5 m avec quelques places en encoche, une porte d'entrée, la série de coussins et de rétrécissements (variante A, ou B si l'exception est retenue) et une chaussée pavée ; dans la **partie à double sens**, une zone résidentielle de plain-pied avec des places de stationnement marquées pour les riverains. La largeur des coussins et des rétrécissements sera validée avec la zone de secours.
7. Organiser une **rencontre avec les riverains** lors de la conception de l'aménagement.

Nous remercions encore la commune pour les mesures déjà prises et restons à sa disposition pour en discuter.

Sources

- [1] SWOV (2026), étude de 54 axes passés de 50 à 30 km/h, compte rendu dans *Binnenlands Bestuur*
<https://www.binnenlandsbestuur.nl/ruimte-en-milieu/30-kilometerzone-pas-effectief-bij-aanpassing-weg>
- [2] Même étude SWOV, chiffres détaillés, *Autoblog.nl*
<https://www.autoblog.nl/nieuws/onderzoek-wijst-uit-nederlanders-hebben-schijt-aan-30-km-u-zone>
- [3] TCS (2008), *Les zones sous la loupe*
<https://www.tcs.ch/mam/Digital-Media/PDF/Booklets/les-zones.pdf>
- [4] Layfield R.E. & Parry D.I. (1998), *Traffic calming – speed cushion schemes*, TRL Report 312
<https://www.trl.co.uk/uploads/trl/documents/TRL312.pdf>
- [5] Cottrell W.D. et al. (2006), *Effectiveness of traffic management in Salt Lake City, Utah*, Journal of Safety Research
https://bioweb.supagro.inrae.fr/ESTHER/paper/Cottrell_2006_J.Safety.Res_37_27
- [6] *Speed cushion trials*, Amy Johnson Way, York (1992)
<https://trid.trb.org/View/380706>
- [7] Toole Design pour ICPI / CMHA (2023), *Traffic Calming Research on Interlocking Concrete Pavers*
<https://www.cmha.org/wp-content/uploads/2024/11/Project-Summary-32-Traffic-Calming.pdf>
- [8] Nogueira X.R. & Mennis J. (2019), *The Effect of Brick and Granite Block Paving Materials on Traffic Speed*, IJERPH
<https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC6801926>
- [9] SPW Mobilité, *Question de CeM n°9 – Largeur des trottoirs* (CeMaphore n°126, révisé en 2021)
https://mobilite-waf.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Conseiller%20en%20mobilit%C3%A9/question%20de%20cem/QC09_largeur-trottoir.pdf
- [10] Arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés
<https://www.code-de-la-route.be/fr/reglementation/download/1998014264~ka0dasnxvk>
- [11] Circulaire ministérielle du 3 mai 2002 relative aux dispositifs surélevés destinés à limiter la vitesse à 30 km/h et aux coussins
<https://www.codelaroute.be/fr/reglementation/download/2002014137~tvmzbzyoza>
- [12] SPW Mobilité, *Fiche 6 – Apaiser les quartiers avec une zone 30*
<https://mobilite-waf.wallonie.be/files/amenagements-temporaires/fiches/FICHE-6-Zone30.pdf>
- [13] Parlement de Wallonie, question écrite n°407 (2022-2023) sur le placement des coussins berlinois, réponse de la Ministre de la Sécurité routière du 7 juillet 2023 (jointe en annexe)
- [14] Police fédérale, *Le croisement quand un obstacle entrave la circulation* (signaux B19 et B21)
<https://www.police.be/5998/fr/node/27096>

[15] SPW Mobilité, *Fiche 7 – Zone résidentielle et zone de rencontre*
<https://mobilite-waf.wallonie.be/files/amenagements-temporaires/fiches/FICHE-7-ZR%20et%20ZdR.pdf>

Annexe : question écrite n°407 et réponse ministérielle

Les deux pages suivantes reproduisent la question écrite n°407 (2022-2023) et la réponse de la Ministre de la Sécurité routière du 7 juillet 2023, citées en section 3.

Question n° 407 de de LAMOTTE Michel

à DE BUE Valérie, Ministre de la Fonction publique, de l'Informatique, de la Simplification administrative, en charge des allocations familiales, du Tourisme, du Patrimoine et de la Sécurité routière

N° : 407 (2022-2023) 407

Réception : 15 juin 2023

Echéance : 06 juillet 2023

Matière : Travaux publics - Routes - Autoroutes -

Objet : le placement des coussins berlinois

Question écrite

Les coussins, aussi appelés « coussins berlinois », sont des surélévations implantées en chaussée qui ne s'étendent pas sur toute la largeur de celle-ci. Ils sont utilisés pour réduire les vitesses des véhicules légers, sans pour autant perturber la circulation des autres véhicules comme les transports en commun.

Dans certains cas, il est possible d'en installer plusieurs l'un à la suite de l'autre. À la lecture des documents disponibles sur le site de la séurothèque wallonne, il semble cependant qu'il existe une incohérence entre la circulaire ministérielle et les recommandations d'installation des dispositifs.

Le premier document (Dispositifs ralentisseurs : les coussins - Séurothèque (wallonie.be)) recommande une distance minimum de 75 mètres entre les coussins, alors que le second (C.4.03_CERTU-Impact-acoustique-des-amenagements-de-voirie-en-milieu-urbain.pdf (wallonie.be)) évoque une distance de 30 à 50 mètres.

Interrogé sur cette incohérence par un citoyen, le Service public de Wallonie (SPW) a renvoyé, pour partie, vers le niveau politique.

Madame la Ministre peut-elle m'indiquer si une adaptation de la législation et des documents mis en ligne est prévue ?

Quelle sera la norme retenue par le SPW : un minimum de 75 mètres ou une distance de 30 à 50 mètres ?

En cas de modification est-il prévu de réaliser un état des lieux des dispositifs déjà installés et, si cela s'avère nécessaire, de les modifier afin de les adapter à la norme finalement retenue ?

Les autorités communales qui installent également ce type de dispositif sur des voiries relevant de leur réseau seront-elles invitées à également les adapter ?

Réponse

Des fiches de la Séurothèque reprennent les instructions et recommandations pour les dispositifs surélevés, les ralentisseurs, les plateaux et les coussins. Elles se basent sur l'arrêté royal du 9 octobre 1998 fixant les conditions d'implantation des dispositifs surélevés sur la voie publique destinés à limiter la vitesse maximale

à 30 km à l'heure et les prescriptions techniques auxquelles ceux-ci doivent satisfaire et sur la circulaire ministérielle fédérale du 3 mai 2002 relative aux dispositifs surélevés, destinés à limiter la vitesse à 30 km/h et aux coussins.

L'arrêté de 1998 et la circulaire de 2002 recommandent un intervalle minimum d'environ 75 m entre deux dispositifs consécutifs. La fiche n°173 de la Sécurothèque ne dit pas autre chose (voir point 3).

Néanmoins, il existe, effectivement, en fin de page, un point 6. Sources et infos, qui liste différentes références, parmi lesquelles on retrouve une fiche de 2009 du CERTU (France) portant sur l'impact acoustique des aménagements arrivait à la recommandation qu'un espacement de 30 à 50 mètres entre deux dispositifs consécutifs paraissait être un bon compromis.

Les guides français plus récents portant sur le sujet des dispositifs surélevés comme les ralentisseurs, les plateaux et les coussins, ne précisent pas de distance recommandée entre deux dispositifs consécutifs.

Il n'y a donc pas d'incohérence au sein des réglementations applicables en Wallonie. Il n'est donc pas prévu d'adaptation de la "législation" ni des documents mis en ligne.

L'administration actualise régulièrement les fiches en fonction de l'évolution de la réglementation et des règles de bonnes pratiques. Si cela s'avère nécessaire, une période transitoire est instaurée entre les anciennes et les nouvelles dispositions. La rédaction des fiches et des recommandations se fait en concertation entre les différents services et représentants des acteurs concernés.

Soutien des riverains

Les riverains soussignés de l'avenue de la Grotte à Tilff soutiennent la présente note et les demandes formulées en section 6. Les noms, adresses et signatures servent uniquement à appuyer cette demande auprès de la commune.

Nom et prénom	Adresse (n°)	Date	Signature