

La présente contribution a été élaborée conjointement par des membres des sections locales d’Avello, de Tous à pied et de Chemins de Wallonie, ainsi que de l’ASBL EPURES qui sont intervenus dans leur domaine d’expertise.

Elle se fonde sur les documents mis à disposition dans le cadre de l’enquête publique, ainsi que sur des sources accessibles au public. Les analyses et constats présentés reposent sur des éléments factuels et vérifiables. Lorsque certaines informations faisaient défaut dans le dossier, des évaluations ont été réalisées sur la base des données disponibles, en veillant à en préserver la cohérence et la prudence.

Les auteurs ont apporté un soin particulier à la rigueur et à l’exactitude des informations traitées. Si des erreurs ou Omissions devaient néanmoins être relevées, ils en prennent acte par avance et restent ouverts à toute remarque ou correction qui permettrait d’améliorer la qualité du présent document.

Table des matières

1	Impact sur la mobilité : un recul pour la sécurité et la convivialité	2
1.1	Synthèse	2
1.2	Réflexion sur l’impact général du projet	2
1.3	Le projet au regard de la déclaration de politique communale	3
1.3.1	Renforcer certaines liaisons cyclables structurantes :	3
1.3.2	Réorganiser globalement la mobilité dans la commune :	3
1.3.3	Rénover et entretenir les routes communales :	3
1.3.4	Mettre en place des zones apaisées avec limitation de vitesse :	3
1.3.5	Étudier la transformation de l’Espace Jeune en Maison des Jeunes :	3
1.3.6	Améliorer l’accessibilité PMR des bâtiments et voiries :	3
1.3.7	Réduire les dépenses non essentielles :	3
1.4	Examen des pièces et commentaires	3
1.4.1	Nouvelle voirie automobile	3
1.4.2	Percolation	4
1.4.3	Revêtement de la nouvelle voirie automobile	4
1.4.4	Cheminements piétons (sentiers) intégrés au nouveau projet.	4
1.4.5	Chemin partagé dit « Ravel ».	4
1.5	Carrefour dit du Stampia	5
1.6	Rue Sainte du Chêne.....	6
1.6.1	Portion entre le projet et la rue du Stampia	6
1.6.2	Carrefour avec le Stampia	6
1.7	Chemins et sentiers	6
1.7.1	Cheminements piétons (sentiers) intégrés au nouveau projet	6
1.7.2	Sentier 138	6
1.8	Impact du chantier sur la mobilité.	6

1.9	Création d'une nouvelle voirie comprise entre la rue de Stampia et la rue de la Sainte du Chêne: Justification de la demande de modification des voiries communales conformément au Décret du 06/02/2014 (fichier justificatif-decret-voirie.pdf)	7
1.9.1	Extraits et critiques :.....	7
2	Conclusions : une urbanisation incohérente au regard des politiques communales, du PCDR et surtout des besoins de nos -futurs- concitoyens.	8
3	Annexe : Rapport de visite 13/06/2024 Lieu : Ecole de foot-Ravel-Stampia.....	8
3.1	Objectifs.....	8
3.2	Descriptif, amendements et suggestions.	8
3.3	Autres éléments : Ecole de foot : sortie du parking	11

Manquements, erreurs ou questions liées à la demande

1 Impact sur la mobilité : un recul pour la sécurité et la convivialité

Ce chapitre, rédigé conjointement par des associations traitant de la mobilité, est consacré à l'impact du projet sur la mobilité, interne et externe au lotissement.

1.1 Synthèse

Ce dossier met en évidence les impacts négatifs du projet Jazy SA sur la mobilité, la sécurité et la qualité de vie locale. Il souligne une augmentation significative du trafic dans un environnement déjà contraint, aggravant les risques pour les piétons, cyclistes et usagers vulnérables, notamment aux abords des infrastructures fréquentées par les jeunes. L'analyse critique relève également des incohérences et insuffisances dans l'étude d'incidence, en particulier concernant l'évaluation du trafic, l'accessibilité, les aménagements cyclo-piétons et la prise en compte des personnes à mobilité réduite. Enfin, le projet apparaît en contradiction avec plusieurs objectifs de la déclaration de politique communale 2024-2030, notamment en matière de mobilité durable, de sécurité et de gestion des infrastructures publiques.

1.2 Réflexion sur l'impact général du projet

Ce projet ne sera pas sans conséquence sur la convivialité et la mobilité autour de son implantation. La rue du Stampia connaît déjà un trafic important sans disposer de trottoirs ou de cheminements sécurisés. Le carrefour entre cette rue et la rue de la Sainte du Chêne est dangereux. L'interaction entre cette dernière et la nouvelle voirie ne sera pas conséquence du point de vue sécurité.

Aux deux carrefours envisagés entre la nouvelle voirie et les voiries existantes, la charge de circulation augmente notablement pour les riverains, n'est pas limitée à certaines heures et à certaines périodes (périodes scolaires par exemple).

Remarque : L'étude d'incidence affirme que « *La future population a été évaluée à 66 habitants pour le Projet, sur base de la taille moyenne des ménages pour la commune de Grez-Doiceau* », soit 2.4 habitant par logement, et se base sur ce chiffre pour évaluer l'augmentation de trafic. Pourtant, le projet prévoit la construction de maisons unifamiliales de plus grande taille, donc avec un potentiel de résidents plus important. L'EIE considère « *que 60 % des habitants disposeront d'une voiture et qu'ils l'utiliseront pour se déplacer. Il est donc attendu que le projet génère la circulation d'environ 40 véhicules.* » Si nous considérons le potentiel réel, défini supra dans le chapitre logement, nous estimons **le potentiel de véhicules à minimum 57.**

La sécurité autour des installations liées aux jeunes (à l'espace-jeune ou vers l'école de football) est dégradée par un passage supplémentaire de véhicules. Cette voirie impactera la circulation d'un axe cyclable régional et d'une liaison importante au niveau communal.

Enquête publique – SA Entreprises JAZY (PU/2026/8718/VL/PF)

L'étude d'incidence affirme (pg. 132) que « le projet compte [...] plusieurs éléments favorables à la sécurité routière : [...] »

- Réaménagement du carrefour formé par la rue du Stampia et la voirie donnant accès au Projet et au club de football avec intégration de la traversée cyclo-piétonne ;
- Déplacement de l'extrémité du tracé de la voie cyclo-piétonne à hauteur du croisement avec l'accès au club de football »

Aucune de ces mesures n'augmente la sécurité pour la mobilité active.

Nous considérons donc que ce projet a un impact négatif réel sur la mobilité lato sensu, et comme nous le décrivons infra est contraire à la déclaration de politique communale.

1.3 Le projet au regard de la déclaration de politique communale

La DECLARATION DE POLITIQUE COMMUNALE 2024-2030 est la boussole des autorités communales pour la mandature actuelle. Nous avons repris, sous forme d'une liste simplifiée, un certain nombre d'objectifs de cette déclaration de politique communale et avons vérifié si le projet Jazy, y répond.

1.3.1 Renforcer certaines liaisons cyclables structurantes :

Pour développer ce projet, une nouvelle voirie doit être ouverte. Cette voirie modifiera le tracé d'un axe cyclable régional en y introduisant des angles peu favorables à la circulation et en lui retirant son caractère prioritaire à l'endroit de la nouvelle voirie. L'augmentation du trafic, même si elle reste limitée, constitue un facteur de désagrément et de risque.

1.3.2 Réorganiser globalement la mobilité dans la commune :

La réflexion sur la mobilité doit tenir compte du trafic de percolation : certains conducteurs cherchent les failles du réseau pour optimiser leurs trajets. La nouvelle voirie pourrait notamment être utilisée comme raccourci pour accéder à l'école Saint-Joseph, en raison des facilités d'accès et des possibilités de stationnement qu'elle offrirait.

1.3.3 Rénover et entretenir les routes communales :

La création d'une nouvelle voirie entraîne nécessairement des coûts supplémentaires pour la commune en matière d'entretien. Ceux-ci peuvent être plus élevés encore si les matériaux utilisés nécessitent des soins particuliers.

1.3.4 Mettre en place des zones apaisées avec limitation de vitesse :

La nouvelle voirie serait limitée à 20 km/h, ce qui constitue un élément positif.

1.3.5 Étudier la transformation de l'Espace Jeune en Maison des Jeunes :

La création de la nouvelle voirie pourrait avoir un impact sur la sécurité et la convivialité autour de cet espace. Actuellement, la localisation de l'Espace Jeune génère peu de nuisances pour les riverains, mais la création d'un nouveau lotissement modifierait cette situation.

1.3.6 Améliorer l'accessibilité PMR des bâtiments et voiries :

Certains cheminements publics ne seraient pas accessibles en raison de la présence d'escaliers. De plus, certains revêtements envisagés, comme les dalles-gazons ou les pavés non jointifs, peuvent constituer des obstacles pour les personnes à mobilité réduite.

1.3.7 Réduire les dépenses non essentielles :

L'entretien de nouvelles voiries représente une dépense supplémentaire pour le budget communal, en particulier lorsqu'il s'agit de voiries comportant des revêtements spécifiques et des dispositifs liés à la gestion des inondations.

Au regard de ces éléments, ce projet entre en contradiction directe avec les priorités de la DPC.

1.4 Examen des pièces et commentaires

1.4.1 Nouvelle voirie automobile

Extrait de l'étude d'incidence : « Le Projet prévoit d'aménager une nouvelle voirie de type « voirie résidentielle » (zone 20 km/h) entre la rue Sainte du Chêne et la rue du Stampia. La voirie sera mise en sens unique (vers la rue Sainte du

Chêne). Cette mise en sens unique implique que les usagers sortiront par la rue de la Sainte du Chêne et emprunteront donc le croisement avec la rue du Stampia notamment à l'heure de pointe du matin, heure à laquelle ce carrefour est déjà fréquenté notamment par les parents venant déposer leurs enfants à l'école. [option 1] [...] C'est la raison pour laquelle il est recommandé d'évaluer la possibilité de maintenir l'accès par la rue du Stampia à double sens mais de prévoir l'accès par la rue Sainte du Chêne en sens unique limité (Vers la rue de la Sainte du Chêne). Cela permettrait aux habitants de rejoindre la N25 sans nécessairement passer par le carrefour formé par la rue Sainte du Chêne et la rue du Stampia mais d'empêcher le trafic de transit par la voirie du Projet. Les vélos pourraient quant à eux emprunter les deux accès dans les deux sens. [option 2] »

Remarque : la limitation de la zone résidentielle dans l'étude d'incidence ne semble pas définie **planologiquement** précisément dans la partie « nord » du projet. Cela est important pour définir les aménagements à prévoir. Ainsi dans une zone résidentielle, la mixité des usagers est la règle. Une piste (ou une traversée) cyclable séparée n'est pas adaptée.

L'option 2 supra, si elle améliore potentiellement la circulation au carrefour Sainte du Chêne/Stampia augmente la charge sur la partie nord. **La sécurité autour des installations liées aux jeunes (à l'espace-jeune ou vers l'école de football) et la circulation sur un axe cyclable régional et liaison importante au niveau communal sera encore plus dégradée par un passage supplémentaire de véhicules.**

1.4.2 Percolation

La nouvelle voirie pourra être utilisée comme raccourci pour accéder à l'école Saint-Joseph, en raison des facilités d'accès et des possibilités de stationnement, soit sur son emprise, soit « au niveau de la rue Sainte du Chêne, [où il] prévu d'aménager un trottoir et des places de stationnement le long de la voirie ». La distance à parcourir à pied sera d'une centaine de mètres. La tentation serait grande de classer alors la nouvelle voirie en « circulation locale », ce qui reviendrait à « privatiser » une voirie entretenue par les deniers publics.

1.4.3 Revêtement de la nouvelle voirie automobile

Les revêtements envisagés, pavés non jointifs et dalles gazon, peuvent selon leur modèle, leur mise-en-œuvre et leur entretien, être des pièges pour les personnes à mobilité réduite.

1.4.4 Cheminements piétons (sentiers) intégrés au nouveau projet.

Aucune réelle description des cheminements piétons entre la nouvelle voirie et le « ravel », mais il semble y en avoir deux selon les plans.

Pour l'un d'entre eux, au milieu du projet, il est spécifié que « cette connexion [avec le ravel] est pourvue de quelques marches afin de palier à la différence de niveau entre les deux ». **La présence des marches est inacceptable et est techniquement résoluble.** Pour le second, selon l'EIE « afin d'améliorer le confort des piétons, il est recommandé de prévoir une connexion piétonne entre l'extrémité de la voirie partagée disposant de pavés béton et le chemin cyclo-piéton présent en limite Ouest du Site. »

1.4.5 Chemin partagé dit « Ravel ».

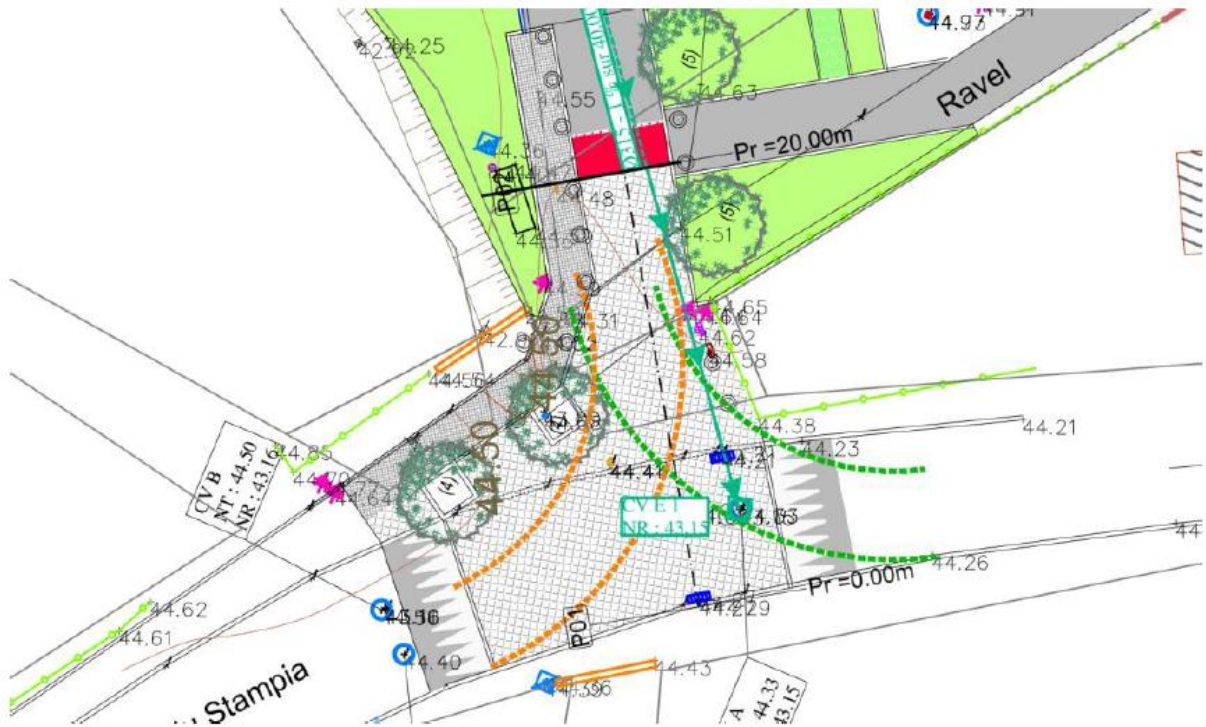
L'étude d'incidence affirme qu'un « chemin cyclo-piéton (Chemin n°102 à l'Atlas des voiries vicinales) relie le club de football à la rue Croix Claude en traversant la rue de la Sainte du Chêne ».

Remarques :

- Il ne s'agit pas d'un chemin cyclo-piéton, mais d'un chemin partagé sur lequel la circulation des cavaliers est autorisée. **Ceci a son importance.**
- La traversée de la rue Sainte du Chêne doit devenir prioritaire conformément aux fiches PIWACY et aux plans d'exécution et le placement des panneaux afférents serait prévu.

1.5 Carrefour dit du Stampia

Figure 61 : Aménagement du carrefour rue du Stampia/accès Projet



La proposition faite est clairement favorable à la circulation automobile et au projet et ne tient aucunement compte des cyclistes et des piétons.

Rappelons que cette nouvelle voirie traverse le tracé d'un axe cyclable régional. La proposition faite :

- Introduit des angles (droits) peu favorables à la circulation cycliste. (Cf. une décision récente du conseil communal grézien avait refusé la modification d'un sentier parce qu'elle comportait des angles droits)
- Retire le caractère prioritaire de la liaison cyclable à l'endroit de la nouvelle voirie
- Augmente les conflits entre usagers, dont les piétons et cyclistes
- Ignore la présence de cavaliers.

Nous vous renvoyons à titre indicatif à un rapport de visite 13/06/2024 Lieu : Ecole de foot-Ravel-Stampia (Participants: échevin de la mobilité, CEM, membres d'avello et Tous à Pied). Consultez pour cela l'annexe jointe

Par sa disposition, le plateau, en forme de T, prévu sur la rue du Stampia et sur le début de la nouvelle voirie, jusqu'à la traversée cycliste n'améliorera pas la sécurité des cyclistes et piétons. Il ne ralentira pas la vitesse, voire facilitera un passage rapide en l'absence d'autres dispositifs.

Ces dispositions sont donc à rejeter.

1.6 Rue Sainte du Chêne

1.6.1 Portion entre le projet et la rue du Stampia

Extrait de l'étude d'incidence : « Pour finir, rue de la Sainte du Chêne, il est recommandé à la commune de prévoir l'aménagement d'un trottoir entre celui du Projet et la rue du Stampia. La voirie étant à sens unique et d'une largeur variant, selon WalOnMap, de 4,5 à 5,5 m, il est envisageable de prévoir l'aménagement d'un trottoir de 1,5 m ainsi qu'une bande de roulage de minimum 3 m ainsi qu'une bande cyclable suggérée. »



Remarque : L'auteur de l'étude n'a pas pris le temps de mesurer sur place, la largeur de cette voirie.

Pour justifier la création de ce lotissement, le promoteur invoque la proximité avec le centre de Grez. Ce cheminement sécurisé est donc nécessaire, mais sa mise en œuvre, aux frais de la commune semble-t-il, sera compliqué en considérant la disposition des lieux et la nécessité de faire cohabiter trois modes de déplacement. **Il faut en tous les cas porter cela en charge d'urbanisme.**

1.6.2 Carrefour avec le Stampia

Un plateau ralentisseur doit être intégré sur la rue du Stampia et porté en charge d'urbanisme.

1.7 Chemins et sentiers

1.7.1 Cheminements piétons (sentiers) intégrés au nouveau projet

Ces cheminements évoqués plus haut ne font pas l'objet d'un descriptif précis dans l'étude d'incidence et ne sont pas mentionnés comme tels dans l'avis d'enquête si ce n'est sous forme d'espace public : « Le projet porte sur la construction de 27 habitations unifamiliales, de leurs abords, d'une nouvelle voirie et d'espaces publics ». L'EIE ne précise aucun revêtement pour les cheminements piétons reliant la nouvelle voirie au « ravel » et ne précise pas s'ils sont accessibles aux cyclistes. Cette omission est problématique pour l'accessibilité PMR et l'entretien.

Nous considérons cela comme un manque majeur au regard du Décret voirie communale.

1.7.2 Sentier 138

L'étude d'incidence rappelle à trois reprises la présence du sentier 138.

« Selon l'Atlas des voiries vicinales de 1841, le Sentier n°138 traverse le Site. Son tracé n'est toutefois pas visible. [...] Suite à la présence du Sentier n°138 au travers du Projet, bien que celui-ci ne soit plus visible ou utilisé, il est recommandé de prévoir son déplacement. [...] Prévoir le déplacement du Sentier n°138 »

Soit ce sentier existe toujours en droit et la procédure entamée est incomplète puisque des bâtiments seront érigés sur son tracé.

Soit ce sentier n'existe plus en droit et donc l'auteur de l'étude n'a pas effectué les vérifications nécessaires.

NB. La consultation de l'Atlas des voiries vicinales de 1841 sur WalOnMap n'est pas suffisante pour avoir une certitude.

1.8 Impact du chantier sur la mobilité.

Selon l'EIE, « la circulation des véhicules des sous-traitants et des camions assurant la livraison des matériaux accroîtra le trafic sur les voiries locales. Tous les engins de chantier, les véhicules de livraison et les voitures particulières accéderont au Site via le futur accès connecté à la rue du Stampia. Les camions passeront donc par les infrastructures communautaires et sportives présentes au Nord du Site. Le chantier aura essentiellement lieu en journée la semaine, soit en dehors des heures d'utilisation des infrastructures communautaires et sportives, exceptés pour le mercredi après-midi [et des vacances scolaires NDLR]. Plusieurs recommandations sont émises afin de garantir la sécurité des usagers des infrastructures, du parking et du chemin cyclo-piéton :

Enquête publique – SA Entreprises JAZY (PU/2026/8718/VL/PF)

- *Evaluer la nécessité d'empêcher le stationnement au droit des 24 emplacements de stationnement à proximité de la rue du Stampia à certains moments clés du chantier, impliquant un charroi camion plus important. En effet, un parking plus grand est disponible un peu plus loin et se trouve en-dehors de la zone traversée par les camions ;*
- *Placer une signalétique annonçant la traversée de camions au droit du chemin cyclo-piéton ;*
- *Sensibiliser les chauffeurs et entreprises qui accèdent au chantier de l'utilisation de l'accès par d'autres usagers.*

Il est également recommandé de s'assurer à laisser le chemin cyclo-piéton libre pendant toute la durée du chantier. »

Ces éléments démontrent que la phase chantier aura un impact non négligeable sur la sécurité des usagers pendant de nombreuses années.

1.9 Création d'une nouvelle voirie comprise entre la rue de Stampia et la rue de la Sainte du Chêne: Justification de la demande de modification des voiries communales conformément au Décret du 06/02/2014 (fichier justificatif-decret-voirie.pdf)

1.9.1 Extraits et critiques :

- *Le projet est également directement voisin d'équipements collectifs tels que le terrain de football, le skatepark et la maison des jeunes, renforçant son intégration dans un environnement dynamique et propice à la vie communautaire :*
 - *Le lien n'est pas avéré.*
- *Le projet prévoit également une liaison pour les modes doux vers la piste cyclo piétonne existante, renforçant l'accessibilité du site et son intégration dans les mobilités douces locales :*
 - *Cette liaison n'est pas correctement définie et n'est pas accessible aux PMR*
- *Situé à proximité du terrain de football, de la maison des jeunes et du skate-park, le projet s'inscrit dans un environnement qui combine accessibilité, nature et vie communautaire. [...] Cette approche globale vise à harmoniser fonctionnalité, durabilité et esthétique, en répondant aux besoins des futurs habitants tout en respectant l'environnement et le tissu local :*
 - *Le tissu local est-il réellement respecté : par exemple l'impact sur la zone dévolue à la jeunesse ou sur la liaison cyclable.*
- *L'entretien des espaces sera facilité par la conception même du projet, permettant une gestion autonome et durable du site, en cohérence avec les standards de qualité et de respect de l'environnement.:*
 - *Qu'est-ce qu'une gestion autonome et durable du site ? Les voiries et les équipements de gestion hydrologique demande un entretien spécifique et régulier.*
- *Elle ne génère aucun trafic de transit, ce qui contribue à un environnement calme et sécurisé pour les riverains. [...] De par ses caractéristiques intrinsèques (sans issue et un cadre naturel), la voirie et l'espace public apportera calme et tranquillité aux riverains :*
 - *Nous avons déterminé que la nouvelle voirie pouvait devenir un axe de percolation pour desservir l'école St-Joseph. Elle n'est pas sans issue.*
- *Les personnes à mobilité réduite accèdent facilement aux espaces publics :*
 - *Les revêtements prévus peuvent poser un problème aux PMR. Cf. les escaliers de la liaison douce supra.*
- *Aucune incidence négative n'est à déplorer, au contraire, ce projet apportera de nombreuses incidences positives pour les résidents de ces futurs logements, telles qu'un espace naturel, calme et convivial :*
 - *Les incidences sur l'existant ne sont pas correctement évaluées.*

Nous ne pouvons que regretter l'indigence, les manquements, voire les erreurs de cette déclaration.

2 Conclusions : une urbanisation incohérente au regard des politiques communales, du PCDR et surtout des besoins de nos -futurs- concitoyens.

Nous soutenons que le projet devrait être refusé ou, à tout le moins, profondément modifié parce qu'il est en contradiction avec les orientations politiques récentes de la commune, en particulier **la Déclaration de politique communale 2024-2030 et les objectifs du PCDR**. Le projet compromet plusieurs objectifs communaux en même temps dont la mobilité active. Dès lors, par souci de cohérence avec ses propres engagements, la commune devrait refuser ou amender le projet.

Cette étude consacrée à la **mobilité** avance que le projet entraînerait un recul réel pour la sécurité et la convivialité du site et de ses abords. Nous constatons notamment l'effet négatif de la nouvelle voirie sur les cheminements cyclables, piétons et cavaliers, les risques liés à l'augmentation du trafic, la possibilité d'un trafic de percolation (raccourci), ainsi que la dégradation de la sécurité aux abords de l'école de football, de l'Espace Jeunes et des rues voisines. Nous contestons aussi certains postulats de l'étude d'incidences sur le nombre d'habitants et le nombre de véhicules réellement générés par le projet.

3 Annexe : Rapport de visite 13/06/2024 Lieu : Ecole de foot-Ravel-Stampia.

Participants : échevin de la mobilité, CEM, 5 Membres d'Avello.

3.1 Objectifs

Etude du nouveau dispositif proposé divergeant de la fiche PIWACY initiale

3.2 Descriptif, amendements et suggestions.

Les points renvoient au schéma ci-après.

1. Fin de la voie publique partagée.
 - 1.1. Modification de la signalisation (propositions GRACQ) :
 - 1.1.1. Suppression du B1
 - 1.1.2. Une signalisation et des marquages appropriés doivent être prévus pour protéger les usagers, cyclistes et piétons. Il est possible de considérer les piétons comme protégés, par le simple fait que cela serait un « trottoir ». Il ne nous semble pas de même pour les cyclistes.
 - 1.1.3. Le placement d'un D10 – Signaux d'obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes- ne peut pas être envisagé. Selon la séurothèque, il ne peut qu'être installé pour une piste unidirectionnelle.
 - 1.1.4. En matière de panneau, deux solutions nous semble-t-il seraient envisageables :
 - 1.1.4.1. Le placement d'un F99a réservé à la circulation des piétons, cyclistes. Attention au fait que les cavaliers autorisés en amont ne pourront plus utiliser cette portion de voirie.
 - 1.1.4.2. Déplacement du F101a au début de la cyclo-piétonne de la rue du Stampia. (Point2)
 - 1.2. NB. À 2.6 m, nous sommes en dessous des largeurs recommandées pour les trottoirs partagés.
 - 1.3. Correction de l'angle d'entrée du revêtement bitumeux (info commune) pour augmenter la fluidité .
2. NB rue du Stampia, le D10 devrait donc être remplacé par un F99a réservé à la circulation des piétons, cyclistes (voir 1.1.3). (propositions GRACQ)
3. Traversée automobile
 - 3.1. Couleur au sol largeur 2.6 m pour marquer l'existence du trottoir partagé. (Info commune)
 - 3.2. Les courbes devront être telles qu'elles permettent la fluidité du trafic. Voir figure 2 (info commune).
 - 3.3. Aucun pictogramme vélo ne peuvent être apposé dans ce cas de figure.
 - 3.4. Placement d'un STOP côté Stampia (Info commune) (voir point 2 de l'annexe1)
 - 3.5. Placement d'un STOP côté Foot (propositions GRACQ) (voir point 3 de l'annexe1)
 - 3.6. Rétrécissement de la bande de sortie côté foot – idem bande d'entrée (propositions GRACQ)
 - 3.7. Placement de casse-vitesse pour le cheminement auto de part et d'autre ([voir le type proposé](#)) (propositions GRACQ)

Enquête publique – SA Entreprises JAZY (PU/2026/8718/VL/PF)

4. Marquage au sol pour délimiter le cheminement piéton en provenance du Stampia côté Lambais. (Voir point 1 de l'annexe 1) (propositions GRACQ)
5. Entrée et sortie des cyclistes sur la cyclo-piétonne (Voir point 4 de l'annexe 1)

Point général : taille ou élagage des haies le long du ravel de la Sainte du Chêne au rond-point du Stampia.
(propositions GRACQ)

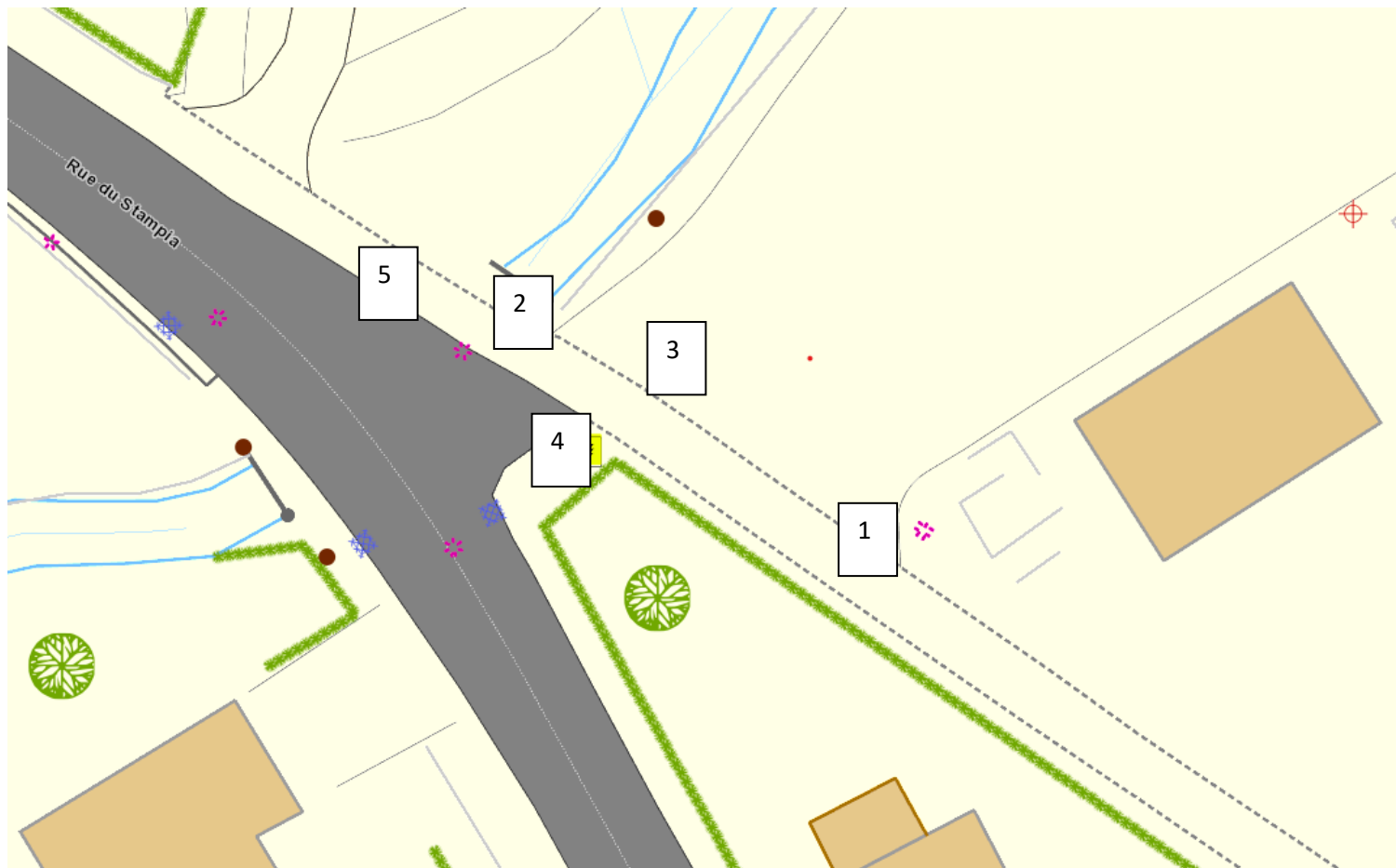


Figure 1

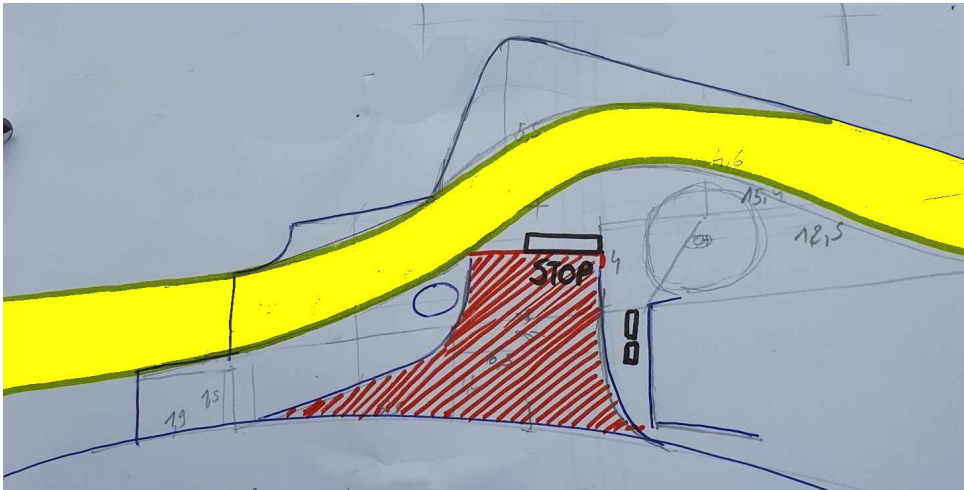
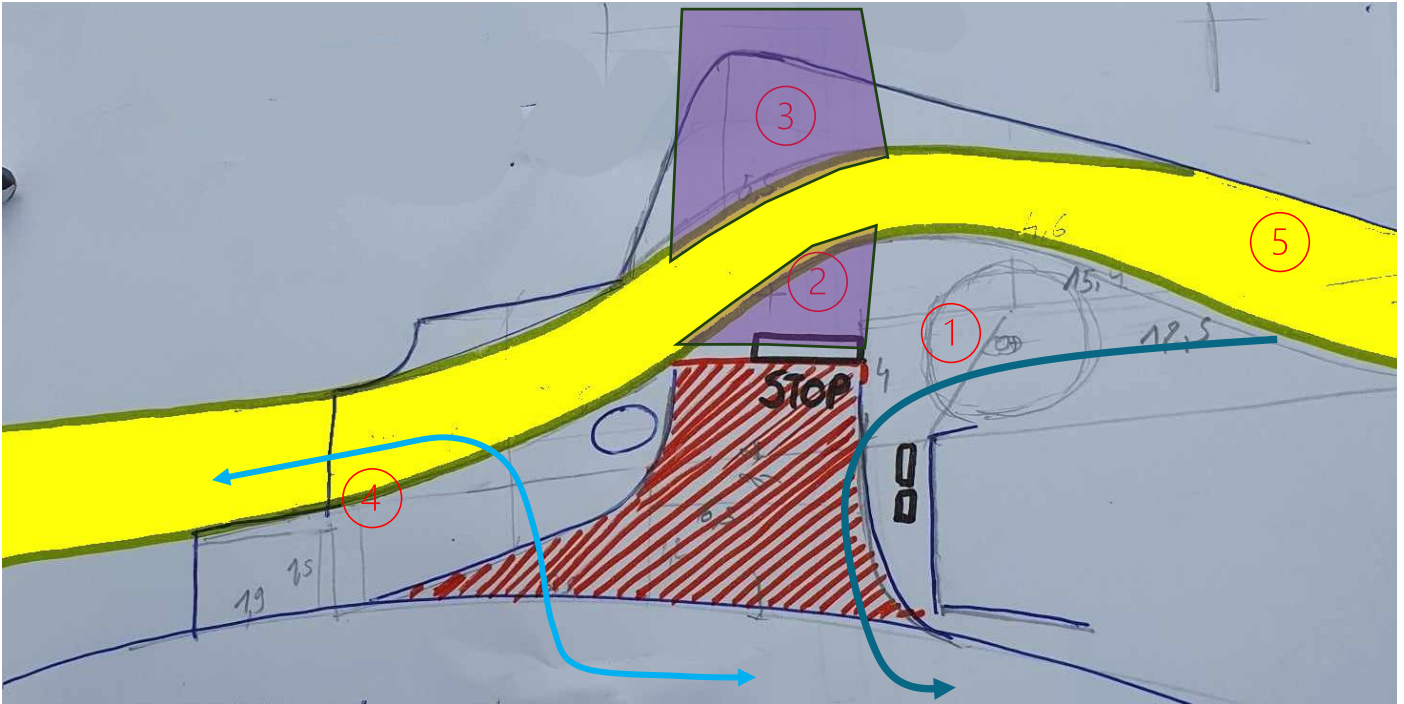


Figure 2

3.3 Autres éléments : Ecole de foot : sortie du parking



1. En référence à « Sur la photo « Chicane sortie », la zone située à gauche et délimitée par des « légos » deviendrait une zone apaisée, avec par exemple un banc et/ou un bac à fleurs. Dans un premier temps, les « légos » resteront vraisemblablement. », les aménagements envisagés ne doivent pas gêner la vision des automobilistes. Comment sera traité le passage des piétons qui viennent (par exemple) de la zone « skatepark » pour se rendre vers la rue du Lambais (Flèche verte) ?
2. Comment est traité la zone de stop ? Phénomène de croisement en biais si l'on s'approche de la zone protégée ou no man's land si l'on reste en l'état. Y aura-t-il des panneaux STOP ?
3. Idem
4. Comment est traité la sortie et l'entrée des cyclistes (et des piétons)(Flèche bleu ciel) de la cyclo-piétonne coté « Stampia » vers la rue du Stampia en direction du Lambais.
5. Comment est traité la sortie potentielle de cavalier du Ravel ?

Pour mémoire, nous remettons ci-dessous le schéma défini dans la fiche originelle qui nous semble encore pertinent, par sa capacité à conserver la fluidité du trafic, à permettre une lecture facile du dispositif et assurer la sécurité souhaitée.

