



COMMUNE DE VISÉ
RUE DES RÉCOLLETS 1
4600 VISÉ

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ VISÉ

PHASE 2
DÉFINITION DES OBJECTIFS
DOCUMENT FINAL



Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur– Directeur de Projets
- **Tiago Daniel Costa Pina** – Chargé d'études
- **Irene Tedde** – Chargée d'études
- **Nathan Karkan** – Chargé d'études

Table des matières

1	Introduction	6
1.1	Avant-propos	6
1.2	Enjeux identifiés	7
1.2.1	Gérer le développement économique et urbain du territoire	7
1.2.2	Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à l'usage de la voiture	7
1.2.3	Augmenter la part modale des transports en commun	8
1.2.4	Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie	9
2	Objectifs	10
2.1	Principes et objectifs supra-communaux	10
2.1.1	Le principe STOP	10
2.1.2	Vision FAST	10
2.2	Les réseaux et schéma intermodal	11
2.2.1	Circulation piétonne	11
2.2.2	Circulation à vélo	12
2.2.3	Réseau de transports en commun	13
2.2.3.1	Liaisons ferrées SNCB	13
2.2.3.2	Réseau TEC	13
2.2.4	Réseau routier	14
2.3	Les volets thématiques	15
2.3.1	Stationnement	15
2.3.2	Mobilité scolaire	15
2.3.3	Transport de marchandises	16
2.3.4	Amélioration de la qualité de vie dans les centres	16
2.3.5	Services de mobilité	16
3	Stratégie de mobilité : Passer du diagnostic à l'action	17
3.1	Stratégie de mobilité à l'échelle communale	17
3.1.1	Schéma stratégique de modes actifs, transports en commun et intermodalité	17
3.1.2	Schéma d'organisation du réseau routier	20
3.2	Stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville	22
4	La communication, bien plus qu'un objectif	23

5	<i>Objectifs et plan d'actions PUM – Incidences sur la commune de Visé</i>	24
5.1	Objectifs chiffrés	24
5.2	Plan d'actions	27
5.3	Conclusion	28

Table des illustrations

<i>Figure 1. Schéma stratégique de modes actifs, transports en commun et intermodalité.....</i>	<i>19</i>
<i>Figure 2. Schéma d'organisation du réseau routier</i>	<i>21</i>
<i>Figure 3. Schéma stratégique de mobilité à l'échelle du centre-ville</i>	<i>22</i>
<i>Figure 4. Objectifs chiffrés pour ce qui concerne la répartition modale – Vision FAST</i>	<i>24</i>
<i>Figure 5 : objectifs de report modal par aire géographique dans le PUM de Liège</i>	<i>25</i>

1 Introduction

1.1 Avant-propos

La commune de Visé a confié au bureau d'étude AGORA l'actualisation du **Plan Communal de Mobilité**. Ce plan ne sera pas un aboutissement, mais le point de départ d'une dynamique permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de déplacement.

Nous rappelons à ce stade les différentes phases du Plan Communal de Mobilité :

Phase 1 : Diagnostic de Mobilité :	Un diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a été dressé et des enjeux spécifiques émanant du pré-diagnostic ont été analysés en détail. Pour cela, un certain nombre de données ont été récoltées (comptages routiers, enquête de stationnement, statistiques, etc...) et des analyses plutôt qualitatives ont été menées.
Phase 2 : Objectifs	Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude. Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.
Phase 3 : Plan d'actions	Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PCM. Il comporte trois parties : • L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ; • Les propositions concernant les volets thématiques ; • La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre ;

S'inspirant des éléments répertoriés lors de la phase 1 du diagnostic, **le présent document cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude : c'est la phase 2 de ce PCM.**

Les propositions et fiches-projets réalisées dans la phase 3 devront répondre à ces objectifs. Les objectifs ne se focalisent pas sur des actions ou des lieux particuliers, mais formalisent de manière plus abstraite **les orientations à prendre**, et à traduire par la suite en propositions et actions concrètes sur le terrain. Dès lors, ne confondons pas les objectifs avec les fiches projets et propositions qui seront étayées en phase 3 de l'étude.

Pour chaque mode de déplacement, les objectifs se déclinent sous forme d'**objectifs généraux**, lesquels doivent dicter les préceptes de tout nouveau projet d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques à celle de la rue, de la commune, et du territoire impacté en dehors de Visé par les déplacements générés par celle-ci. Viennent ensuite des **objectifs plus précis menant à des actions**, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.

Les objectifs spécifiques pour les différents réseaux et thématiques sont accompagnés d'**indicateurs** qui permettent l'évaluation des résultats (IR) ou d'impact (II). Cela constitue un cadre d'orientation pour le plan d'actions, qui pourra faire usage de ces indicateurs à différentes échelles spatiales (à l'échelle communale, du quartier, etc.) de façon à traduire le niveau d'ambition de chaque objectif sous forme d'une valeur cible à atteindre.

Le territoire de la ville de Visé s'inscrit dans l'aire d'études du Plan Urbain de Mobilité de Liège (PUM). A ce titre, le PCM de Visé reprend évidemment les objectifs du PUM. Ceux-ci sont détaillés dans l'annexe en fin de document.

1.2 Enjeux identifiés

1.2.1 Gérer le développement économique et urbain du territoire

Le développement économique et urbain du territoire va apporter des évolutions au niveau du nombre et du profil des déplacements. Il faudra dès lors anticiper ces évolutions pour mieux les gérer.

Le **Trilogiport**, bien que situé sur la commune voisine d'Oupeye, a un grand impact socio-économique sur toute la région. Cela constitue également un pôle générateur de déplacements important en périphérie de Visé. La construction d'une voirie d'accès et d'un échangeur partiel avec l'autoroute E25 permettant l'accès au site depuis le sud, permet également d'alléger le trafic de transit passant par le centre-ville en direction de Devant-le-Pont et Haccourt ainsi que de la clinique Notre Dame.

À l'heure actuelle, le trafic est fluide au niveau des voiries du Trilogiport, mais des évolutions sont à prévoir à l'avenir avec l'installation de nouvelles entreprises. Dans ce contexte, une articulation avec la commune voisine de Oupeye et avec d'autres acteurs supra-communaux sera nécessaire afin d'anticiper les évolutions et s'assurer que la hiérarchie viaire est respectée.

Il faudra dès à présent établir un dialogue avec les entreprises qui veulent s'y installer de façon à mettre la mobilité dans le centre du débat, non seulement en ce qui concerne les déplacements des employés, mais aussi le transport de marchandises. Pour ce dernier, il faudra mettre en avant le potentiel de la voie d'eau ainsi que du chemin de fer.

L'augmentation de la population attendue pour les années à venir favorise également l'augmentation des déplacements et la pression sur le foncier disponible. Le PCM devra définir les principales lignes d'orientation en matière de mobilité qui serviront de guide pour l'administration communale.

L'évolution prévue du nombre de logements est particulièrement importante à Cheratte et Cheratte Hauteurs, mais aussi à Richelle. Pour cela, il faudra trouver des solutions permettant de limiter les nuisances associées au transport individuel et augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture.

D'un point de vue des déplacements de moyenne-longue distance il faudra réfléchir également à la **desserte des transports en commun**, à des solutions de promotion du **covoiturage** ainsi qu'à **l'intermodalité transport en commun – vélo**.

Visé est une ville dynamique qui accueille diverses activités à caractère culturel et sportif. Elle organise divers événements qui attirent le public. De manière générale, la **mobilité liée aux loisirs** est en croissance, et Visé doit pouvoir l'accueillir dignement et efficacement. Pour certaines activités, il faut adapter la mobilité, voire dévier le trafic autour du centre.

1.2.2 Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternative à l'usage de la voiture

Il faut **promouvoir une mobilité durable pour toute la collectivité** en favorisant autant que possible les modes actifs dans le cadre d'une commune mixte. Le vélo, dont l'utilisation a actuellement encore une vocation majoritairement récréative, doit, dans la mesure du possible, devenir un **moyen de locomotion quotidien**, comme peuvent l'être les transports publics ou la voiture.

Visé bénéficie d'une infrastructure cyclable structurante qui est le RAVeL. Toutefois, les possibilités de rabattement depuis les villages ne sont pas assez développées. Dans ce contexte, il faudra **saisir les opportunités au niveau des chemins et sentiers existants** pouvant accueillir des sites propres et **réfléchir au réaménagement de certaines voiries communales et régionales** pouvant accueillir une infrastructure cyclable sécurisée.

Les enjeux en matière de mobilité cyclable sont d'autant plus importants en centre-ville étant donné la convergence d'itinéraires cyclables potentiels ainsi que la concentration d'écoles, commerces et équipements publics. Dans ce particulier, une réflexion doit être menée sur les possibilités de **favoriser la mixité entre les différents modes de transport et de raccourcir certains itinéraires jugés trop contraignants par les cyclistes**. À ce niveau une réflexion sur les SUL doit être menée, ainsi que sur les panneaux « cédez-le-passage cycliste au feu ».

Il est également important d'assurer des infrastructures de stationnement aux pôles générateurs de déplacement et favoriser l'intermodalité avec les transports en commun.

Il faut également **inciter aux déplacements de proximité à pied**, tout en tenant compte des PMR.

Tous ces déplacements courts ont des bénéfices très importants pour la santé individuelle et publique, sur les possibilités de contact social intergénérationnels. Le bilan environnemental est également très favorable. La **sensibilisation et l'incitation à l'usage du vélo ou du vélo électrique** s'avère nécessaire pour développer plus rapidement l'utilisation de ce mode de transport. On passe nécessairement par une phase d'essai qui permet de découvrir les avantages et d'apprécier mieux les inconvénients à leur juste proportion ensuite l'essayer, c'est l'adopter. Rappelons l'importance de faire adopter des bonnes pratiques de déplacement depuis le plus jeune âge et d'assurer la formation des enfants au brevet du cycliste.

1.2.3 Augmenter la part modale des transports en commun

La recherche d'une mobilité durable passe par des **transports publics attractifs** en étant notamment **compétitif sur les temps de parcours, la facilité et la fiabilité** vers les pôles principaux (scolaires – travail) par rapport aux transports automobiles.

La commune de Visé est dans l'ensemble bien équipée en ce qui concerne les transports publics ; elle bénéficie d'un réseau de bus TEC assez étendu, des bus De Lijn et d'une gare SNCB située en plein centre-ville. Toutefois, des connexions pourraient être améliorées notamment en ce qui concerne la desserte des villages. Il faudra chercher à **optimiser l'offre de transport public** tenant compte du contexte supra-communal. Pour cela, il s'avère important d'initier un dialogue avec les différents acteurs (TEC, écoles, entreprises, administration communale, etc.) sur les **potentialités des horaires de fonctionnement adaptés** en fonction de la desserte de transport en commun.

Par ailleurs, il y va falloir saisir les opportunités offertes par le développement du réseau express Liégeois (REL) avec l'indispensable réouverture de la gare de Cheratte. Il faut souligner à cet égard le développement programmé du site du charbonnage du Hasard suite à l'attribution du redéploiement du quartier à une société immobilière. Des logements, bureaux et parkings sont prévus directement à côté de l'arrêt de gare projeté.

1.2.4 Améliorer la circulation routière en termes de trafic et de gestion du stationnement, pour une meilleure qualité du cadre de vie

Organiser la circulation automobile sur ce territoire possédant un réseau de voiries important afin de garantir un cadre de vie agréable pour les habitants (trafic sur des axes appropriés, limitation des nuisances sonores, qualité de l'espace public, ...).

Dans le contexte de Visé, même si le réseau routier est plutôt bien organisé d'un point de vu de la hiérarchie viaire, **il faudra veiller à réduire les nuisances de la voiture privée sur certains axes et à anticiper le trafic futur généré par les différents quartiers**. C'est le cas à Richelle avec d'importants flux automobiles de passage entre la vallée et le plateau aux heures de pointe ainsi que dans le centre-ville de Visé. Les enjeux en ce qui concerne la circulation automobile sont également importants à Cheratte avec la suppression des passages à niveau et avec la réouverture de la gare dans le cadre du réseau express Liégeois. L'accessibilité à la gare et aux différents quartiers du village doit être évaluée tenant compte des besoins des différents modes et les possibilités d'articulation et cohabitation entre eux. Dans ce contexte, une **attention particulière sera donnée à l'intermodalité**.

La gestion de la circulation automobile ne peut pas être détachée des enjeux liés au stationnement. Le diagnostic montre un taux d'occupation au-dessus de 90 % dans le centre-ville commerçant, tandis que les parkings hors voirie situés à deux pas du centre ont encore une réserve de capacité. Néanmoins, on constate que la politique de stationnement a porté ses fruits, notamment dans les axes où le contrôle de la zone bleue est assuré de façon plus régulière, avec un taux de rotation très satisfaisant constaté lors des relevés. Toutefois des plaintes concernant des voitures ventouses de commerçants sont exprimées. Dans ce contexte, une réflexion doit être menée sur l'extension de la réglementation à d'autres zones actuellement non réglementées ainsi que sur l'offre de stationnement en centre-ville.

Les enjeux liés à la dépose et reprise scolaire ne pourront pas être ignorés. Avec un grand nombre d'établissements scolaires, notamment au niveau de l'enseignement secondaire, Visé est un pôle scolaire majeur dans la région attirant de nombreux étudiants Visétois ainsi que d'étudiants venant de l'extérieur de la commune. Malgré la localisation favorable des écoles secondaires à proximité de la gare et des principaux arrêts TEC, une grande partie des étudiants sont conduits à l'école en voiture, avec des nuisances liées à la circulation automobile et au stationnement. Le PCM doit s'attaquer de front à ces problèmes.

Pour cela, il faudra donner la priorité à **effectuer un report modal vers les modes de transport alternatifs à la voiture**. Le PCM doit prévoir les infrastructures modes actifs nécessaires qui permettront de favoriser le report modal, qui permettront de changer les comportements de façon structurelle.

2 Objectifs

2.1 Principes et objectifs supra-communaux

2.1.1 Le principe STOP

Le principe STOP, définit un ordre de priorité pour les différents modes de transport. En effet, en premier lieu, il sera prêté attention aux piétons (***Stappers***), ensuite aux cyclistes (***Trappers***), puis aux transports publics (***Openbaar vervoer***) et enfin aux transports privés (***Privé-vervoer***).

L'application du principe STOP, également d'application en Régions flamande et bruxelloise, est requise au cahier de charges et introduit une nouvelle hiérarchie dans la manière de planifier la politique de mobilité (objectifs et moyens) et donc de traiter les différents modes de transport. Nous retrouvons cette hiérarchisation dans les objectifs chiffrés de la vision FAST.

2.1.2 Vision FAST

La vision de la mobilité Wallonne à l'horizon 2030 (Fluidité Accessibilité Sécurité Santé Transfert modal – FAST) préconise des objectifs chiffrés en ce qui concerne la part modale des différents modes de transport auxquelles le PCM doit s'accommoder.

Il s'agit d'objectifs très ambitieux pour la réduction de l'usage de la voiture et l'utilisation de modes de déplacement alternatifs. Dans ce contexte, le PCM doit faire preuve d'ambition et créativité pour tendre vers ces objectifs et dès lors mettre les modes actifs et le transport en commun dans le centre du débat, comme préconisé par le principe STOP, même quand il s'agit de réaménager un carrefour ou de créer une nouvelle liaison routière.

Mode de transport	Objectif FAST– part modale	
	2017	2030
Marche	3 %	5 %
Vélo	1 %	5 %
Bus	4 %	10 %
Train	9 %	15 %
Voiture	83 %	60 %
Partage de voiture (charge moyenne)	1.3	1.8

2.2 Les réseaux et schéma intermodal

2.2.1 Circulation piétonne

L'objectif général est de développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons et renforcer la perméabilité piétonne dans le centre-ville. Pour cela, les objectifs sont les suivants :

Objectif	Indicateur
Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons en adaptant progressivement l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton (IR)
Garantir un cheminement continu d'un côté au moins de la voirie	Nombre de voiries / nombre de voiries accessibles au moins d'un côté (IR)
Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes	Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes (IR) Nombre de traversées piétonnes éclairées / Total des traversées piétonnes (IR); Nombre d'accidents (II) Nombre de victimes piétons (II)
Promouvoir les itinéraires de loisir et adapter une partie ou des tronçons de ceux-ci pour les déplacements quotidiens	Longueur des itinéraires de loisir (IR)

2.2.2 Circulation à vélo

L'objectif général est de développer la pratique du vélo en tant que mode alternatif à la voiture pour les plages de distance adaptées.

Autrement dit, développer un vrai réseau cyclable et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (trottoirs étroits, obstacles, revêtements abîmés, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables, ...).

Objectif	Indicateur
Mise en place d'un réseau cohérent et efficace au quotidien afin de relier les commerces, administrations, pôles scolaires et de transport public, et autres activités	Longueur des aménagements cyclables (IR)
Améliorer la perméabilité du réseau cyclable, notamment en étudiant l'ouverture de SUL où c'est techniquement possible et des nouveaux chemins réservés	Nombre de SUL / Nombre de sens uniques (IR) Longueur des chemins réservés (IR)
Favoriser les déplacements à vélo en marquant des zones avancées aux feux, les aires à circulation mixte ou le tourne à droite / tout droit au feu rouge (panneaux B22 / B23)	Nombre de Sas vélos/nombre de carrefours à feux (IR) Panneaux B22/B23 / Nombre des carrefours à feux (IR)
Installer et entretenir des équipements de parcage des vélos aux lieux importants, à savoir près des bâtiments publics (administrations, écoles, commerces, ...) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité	Nombre d'emplacements de stationnement vélo (IR) Nombre de sites de stationnement vélo (IR)
Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo	Nombre de services ou d'actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo (IR)

2.2.3 Réseau de transports en commun

L'objectif général est de faciliter les conditions de circulation des transports en commun, d'améliorer la qualité d'accueil et l'intermodalité des arrêts de bus et de train (parcage vélo, quais accessibles aux PMR, abris, signalétique), et d'étudier l'amélioration ou l'ouverture de certaines correspondances.

2.2.3.1 LIAISONS FERRÉES SNCB

Objectif	Indicateur
Améliorer l'accessibilité à la gare de Visé	Projet de déplacement à hauteur de la place des Déportés
Favoriser l'intermodalité train – vélo à la gare de Visé	Nombre d'emplacements vélo (IR)
Favoriser l'intermodalité train – vélo à la future gare de Cheratte	Nombre d'emplacements vélo (IR)
Favoriser l'intermodalité voiture – train à la future gare de Cheratte	Nombre de places de stationnement (IR)
Favoriser l'intermodalité train-bus à la gare de Visé	Nombre de montées descentes à l'arrêt « Gare de Visé » (II) Nombre de voyageurs montés SNCB

2.2.3.2 RÉSEAU TEC

Les marges de manœuvre d'un plan communal en ce qui concerne l'amélioration des différents réseaux TEC sont faibles. Néanmoins, le PCM préconise les objectifs suivants :

Objectif	Indicateur
Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC	Nombre d'arrêts accessibles / Nombre total d'arrêts (IR)
Favoriser l'intermodalité bus-vélo	Nombre d'arrêts disposant de parking vélo/ Nombre total d'arrêts (IR)
Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail	Nombre de montées-descentes aux arrêts (II)
Renforcer l'offre TEC, notamment au niveau de la desserte de Richelle et de Cheratte-Hauteur.	Nombre de kilomètres/an (IR) Nombre de lignes traversant la commune (IR)

2.2.4 Réseau routier

L'objectif général est d'assurer l'accessibilité des bassins de vie et d'emploi de la commune, commerces, et équipements.

Objectif	Indicateur
Modérer la vitesse	Vitesse V85 sur l'axe (II)
Anticiper les effets induits, en termes de flux de circulation supplémentaire, des projets	Nombre d'EVP entrant-sortant de la zone (II)
Diminuer les nuisances associées au trafic de transit rue de Richelle	Nombre d'EVP sur ce tronçon/ jour (II) Vitesse V85 sur l'axe (II)
Sécuriser les carrefours problématiques et notamment le carrefour dit de la gendarmerie (croisement avenue Albert 1er, rue de La Fontaine et rue de Mons) et le carrefour au pied de la côte de Richelle (chaussée d'Argenteau).	Nombre d'accidents (II) Nombre de victimes (II)
Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire	Néant
Diminuer le trafic lié à la dépose et reprise scolaire	Néant
Entraver le transit camion par l'entité de Visé et aménager les voiries/accès de manière à réduire la nuisance des camions qui doivent livrer dans l'entité	Nombre d'aménagements ou de mesures visant à diminuer le transit, sécuriser ou réduire l'impact des passages de camions dans le centre de Visé
Aménager la mobilité en pensant à la convivialité pour les habitants et visiteurs	Néant

2.3 Les volets thématiques

2.3.1 Stationnement

Élément de base à étudier dans le cadre d'un PCM, l'organisation de la demande en stationnement doit permettre de **combiner les concepts de cadre de vie et d'accessibilité**.

Objectif	Indicateur
Diminuer la pression du stationnement dans le centre-ville en augmentant la rotation du stationnement.	Nombre d'emplacements règlementés (IR) Taux d'occupation (II) Taux de rotation (II)
Réorganiser l'offre de stationnement dans le centre-ville et inciter le stationnement dans les poches de stationnement proches du centre	Taux d'occupation Parkings périphériques hors-voirie (II)
Optimiser l'utilisation du parking SNCB	Taux d'occupation du parking voiture SNCB (II) Nombre d'emplacements de parking (IR)
Réorganiser le stationnement aux abords des écoles	Néant
Réorganiser le stationnement à l'échelle de la commune	Néant
Améliorer la signalisation des parkings ¹	Signalétique mise en place

2.3.2 Mobilité scolaire

La diminution de l'usage de la voiture et la sécurisation des abords des écoles constituent les objectifs généraux qui peuvent être subdivisés dans des objectifs plus spécifiques :

Objectif	Indicateur
Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes en matière de mobilité Promouvoir l'utilisation des modes actifs	Brevet du cycliste – nombre de classes concernées (II) Brevet du cycliste – nombre de participants (II)
Les abords des écoles doivent inciter le plus possible à l'usage des modes actifs	En lien avec indicateurs « réseau modes actifs »
Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture	En lien avec indicateurs « réseau routier »

¹ En particulier le nouveau parking souterrain avenue Albert 1^{er}

2.3.3 Transport de marchandises

L'objectif général est de limiter au maximum le trafic poids lourds routier et dès lors organiser les trajets des poids lourds pour utiliser les itinéraires les plus efficaces et causant le moins de nuisances.

Pour cela, les objectifs sont les suivants :

Objectif	Indicateur
Limiter la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier	Nombre de PL sur chaque tronçon / jour (II)
Anticiper les besoins des parkings dédiés pour les poids-lourds dans les parcs d'activité économique	Nombre d'emplacements de parking poids-lourds
Favoriser la livraison en dehors des heures d'affluence et le mercredi matin, et appliquer des dispositions équivalentes à la collecte des déchets dans les rues commerçantes.	Réglementation en matière d'horaire de livraison
Favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du chemin de fer en sauvegardant les opportunités d'accès aisé à ces infrastructures à Visé et au Trilogiport	A l'échelle régionale

2.3.4 Amélioration de la qualité de vie dans les centres

L'amélioration de la qualité de vie dans les centres constitue en soi un objectif qui peut être décliné dans des objectifs spécifiques :

Objectif	Indicateur
Promouvoir la création de zones 30 et / ou zones de rencontre de façon à améliorer le cadre de vie et la cohabitation des différents modes de transport dans les lieux centraux (Places, ancien cœur de ville, abords des écoles, etc...)	Longueur des zones 30 (IR) Longueur des zones résidentielles et de rencontre (IR)
Atténuer les discontinuités existantes entre les différents bassins de vie	Néant

2.3.5 Services de mobilité

Objectif	Indicateur
Favoriser le covoiturage	Covoiturage – nombre de parkings
Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micro-mobilité en libre –service, etc...)	Service de réparations de vélos – nombre de réparations / an (IR) Autopartage – nombre d'adhérents (II)
Pérenniser les services de mobilité pour les personnes isolées et PMR	Néant

3 Stratégie de mobilité : Passer du diagnostic à l'action

Tenant compte des enjeux identifiés lors de la phase 1 du PCM et des objectifs définis auparavant, c'est arrivé le moment de définir une stratégie de mise en œuvre qui trace les lignes d'orientation pour les actions qui seront menées lors de la phase 3 du PCM.

Cette stratégie a été réalisée pour deux échelles spatiales différentes : l'échelle communale et l'échelle du centre-ville, étant donné le grand nombre d'enjeux y situés et la concentration d'habitat et pôles générateurs de déplacement.

3.1 Stratégie de mobilité à l'échelle communale

À l'échelle communale nous avons défini deux axes d'action stratégique :

- Le schéma stratégique de modes actifs, transports en commun et intermodalité, qui prendre en considération les possibilités de développement au niveau supra-communal et les besoins en matière d'accessibilité des gares, écoles, ainsi que d'autres pôles d'attraction de déplacements
- Le schéma d'organisation du réseau routier, qui reprend les principales réflexions à mener au niveau du réaménagement des certains carrefours et tronçons de voirie jugés problématiques, ainsi que sur la circulation automobile à l'échelle des quartiers et de la commune

3.1.1 Schéma stratégique de modes actifs, transports en commun et intermodalité

Ce schéma se décline dans des actions concrètes en faveur des modes actifs, du transport en commun, de l'intermodalité bus / train-vélo ainsi que des services de mobilité :

- Poursuivre la rénovation et réaménagement des cheminements et espaces de séjour piétons dans les villages et dans le centre-ville ;
- Développer les liaisons modes actifs entre la vallée et le plateau ;
Développer un lien cyclable structurant sur l'axe Est-Ouest, de Berneau à Haccourt Réfléchir à une meilleure hiérarchisation du réseau cyclable ;
- Identifier les chaînons prioritaires du réseau cyclable et les sous réseaux prioritaires, afin d'obtenir un lien vélo complet, utilisable et attractif et ce même au centre-ville et aux approches des écoles
- Préparer un plan cyclable identifiant la situation sur le terrain, les difficultés à résoudre et les projets en partant des cartes digitales SPW et de Google ;
- Intégrer les pistes cyclables au réseau SPW ;
- Mener une réflexion sur les liens cyclables avec les communes voisines (Bassenge, Dalhem, Fourons, Oupeye ainsi que Liège (Wandre) ;
- Combler les chaînons manquants au niveau des axes nord-sud ;
- Améliorer la perméabilité du réseau cyclable ;
- Identifier les arrêts TEC à réaménager d'un point de vue de son accessibilité ;
- Identifier les arrêts TEC à réaménager d'un point de vue de l'intermodalité bus-vélo ;
- Participer à la discussion sur la desserte future en transport en commun, notamment sur les projets d'une ligne du type Chronobus ainsi que d'une ligne de bus en rocade reliant Verviers, Herve et les zones d'activités à Barchon et Cheratte ;

- Encourager et gérer l'intermodalité en gare de Visé ;
- Dans ce cadre, aménager les arrêts bus, de manière à éviter l'enfilade de bus rue des Déportés et les nuisances que ces arrêts induisent pour les riverains ;²
- Étudier les modalités de réouverture de la halte de Cheratte, notamment en ce qui concerne l'accessibilité et l'intermodalité ;
- Développer les gares de Visé et de Cheratte ;
- Prévoir des parkings vélo à la gare de Visé et à l'arrêt train de Cheratte ;
- Prévoir l'intermodalité du stationnement voiture à la gare de Visé et à la future halte de Cheratte ;
- Prendre en compte l'accès motorisé à la gare de Visé en relation avec les opportunités de réaliser un contournement nord de la ville ;
- Améliorer l'accès à tous les pôles d'activité (écoles, sport, culture, emploi) ;
- Assurer le lien Visé – Basse-Meuse pour attirer les élèves de la Basse-Meuse, en pensant en termes de points de passages ;
- Améliorer la qualité du lien vélo entre Richelle et Visé et compléter celui-ci.
- Améliorer l'accessibilité de Cheratte-hauteur avec les transports en commun et assurer la liaison Cheratte-bas/Cheratte-haut.
- Assurer la traversée de la Meuse, à vélo, sur le pont de Visé et d'Hermalle.
- Promouvoir l'utilisation des transports en commun pour les trajets intercommunaux par le biais de la communication.

² à envisager dans le cadre du projet Eurogare

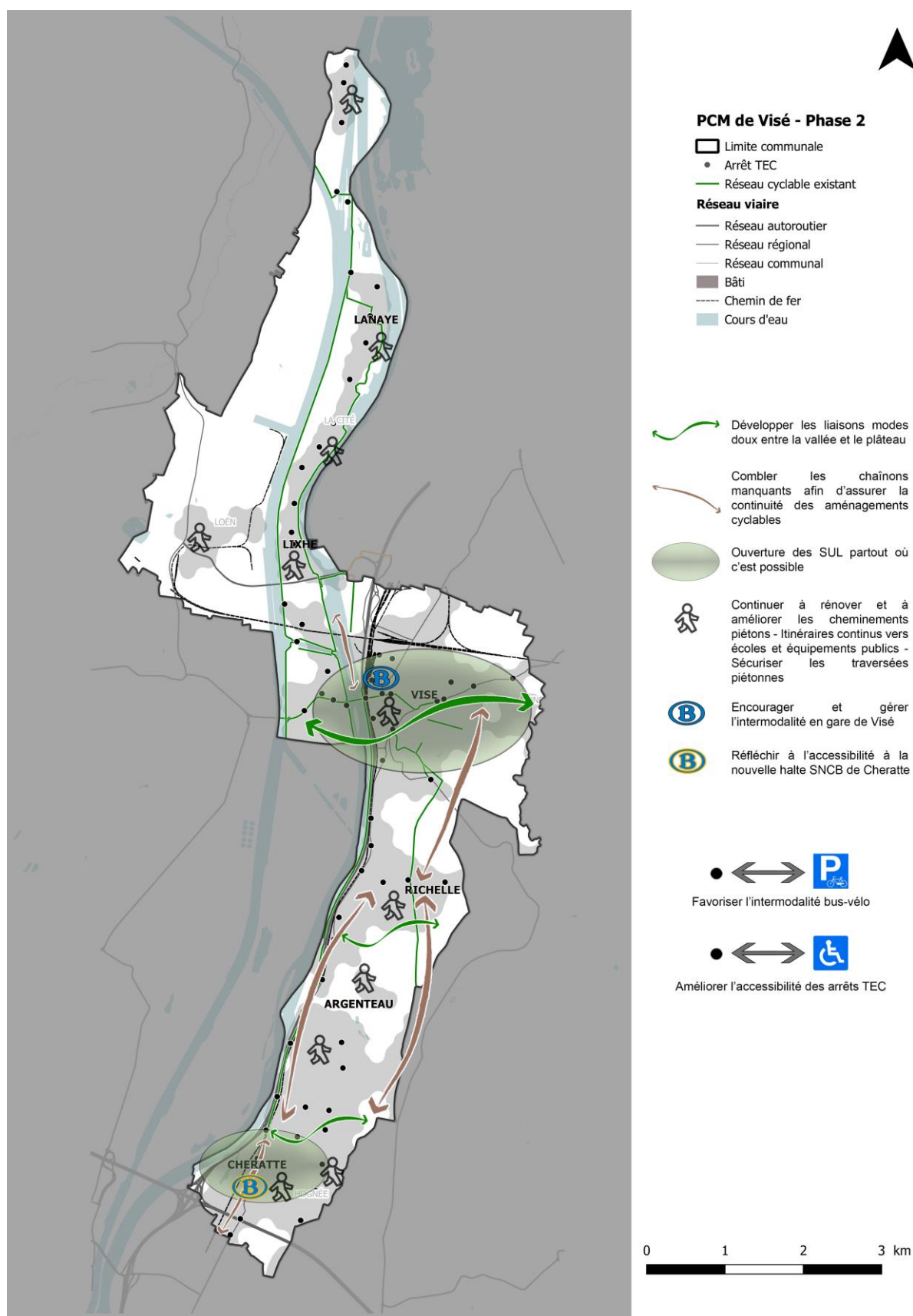


Figure 1. Schéma stratégique de modes actifs, transports en commun et intermodalité

3.1.2 Schéma d'organisation du réseau routier

Les développements récents avec la construction du Trilogiport et la nouvelle voirie d'accès à celui-ci constituent une opportunité pour la réduction du trafic de transit traversant le centre-ville. Néanmoins, certains défis restent à relever :

- Étudier des mesures visant à réduire les nuisances liées la circulation automobile, notamment en ce qui concerne la traversée de Richelle ainsi que le centre-ville de Visé ;
- Étudier les possibilités de réaménagement de carrefours et tronçons jugés problématique et notamment le carrefour « de la gendarmerie » à Visé et le pied de la côte de Richelle ;
- Étudier les impacts liés à la fermeture des passages à niveau à Cheratte tout en saisissant cette opportunité pour réorganiser la circulation automobile de façon à trouver une cohabitation optimale entre les différents modes de transport. Réfléchir à l'amélioration du carrefour rue de Visé/rue Pierre Andrien à Cheratte-bas.
- Créer des nouveaux parkings de covoiturage en articulant ceux-ci avec l'offre de transports en commun ;
- Étudier la faisabilité d'une nouvelle liaison routière entre Berneau, le zoning « Visé nord » et l'échangeur n°1 de l'autoroute E25 ;
- Réfléchir à la politique de gestion du stationnement, notamment en ce qui concerne le centre-ville de Visé ;
- Sécuriser et faciliter les traversées des voiries régionales pour les piétons (feu, bouton d'appel), avec une attention particulière à la traversée située au hall omnisports (rue de Berneau N608) ;
- Relier les axes routiers nord-sud et est-ouest au niveau local ;
- Réfléchir aux problèmes de mobilité au carrefour aux pieds du Thiers de Richelle (Argenteau) ;
- Réfléchir à l'aménagement du carrefour situé rue de la Fontaine – rue de Berneau à Visé, pour y améliorer la distribution du trafic car on constate des difficultés pour les véhicules venant de la rue de la Fontaine et rue de Mons ;
- Étudier la nécessité de la réalisation d'un contournement Nord, qui gagne en importance à la suite du développement de la gare de Visé ;
- Maintenir l'accès entravé par l'urbanisation croissante et l'étroitesse des rues à Richelle ;
- Réduire le transit est-ouest lié à l'accès au réseau autoroutier depuis Dalhem (engorgement rue de Richelle, Duché Limbourg) à Richelle ;
- Étudier la mise en place de zones 30 km/h dans le cœur de certains villages et quartiers.
- Améliorer l'accessibilité de Richelle depuis et vers la rue de Richelle en étudiant la réouverture de la rue du Chemin Défendu.

Réduire le transit de poids-lourds venant des cimenteries CBR sur la rue des Trois Fermes et les rediriger vers la rue du Canal.

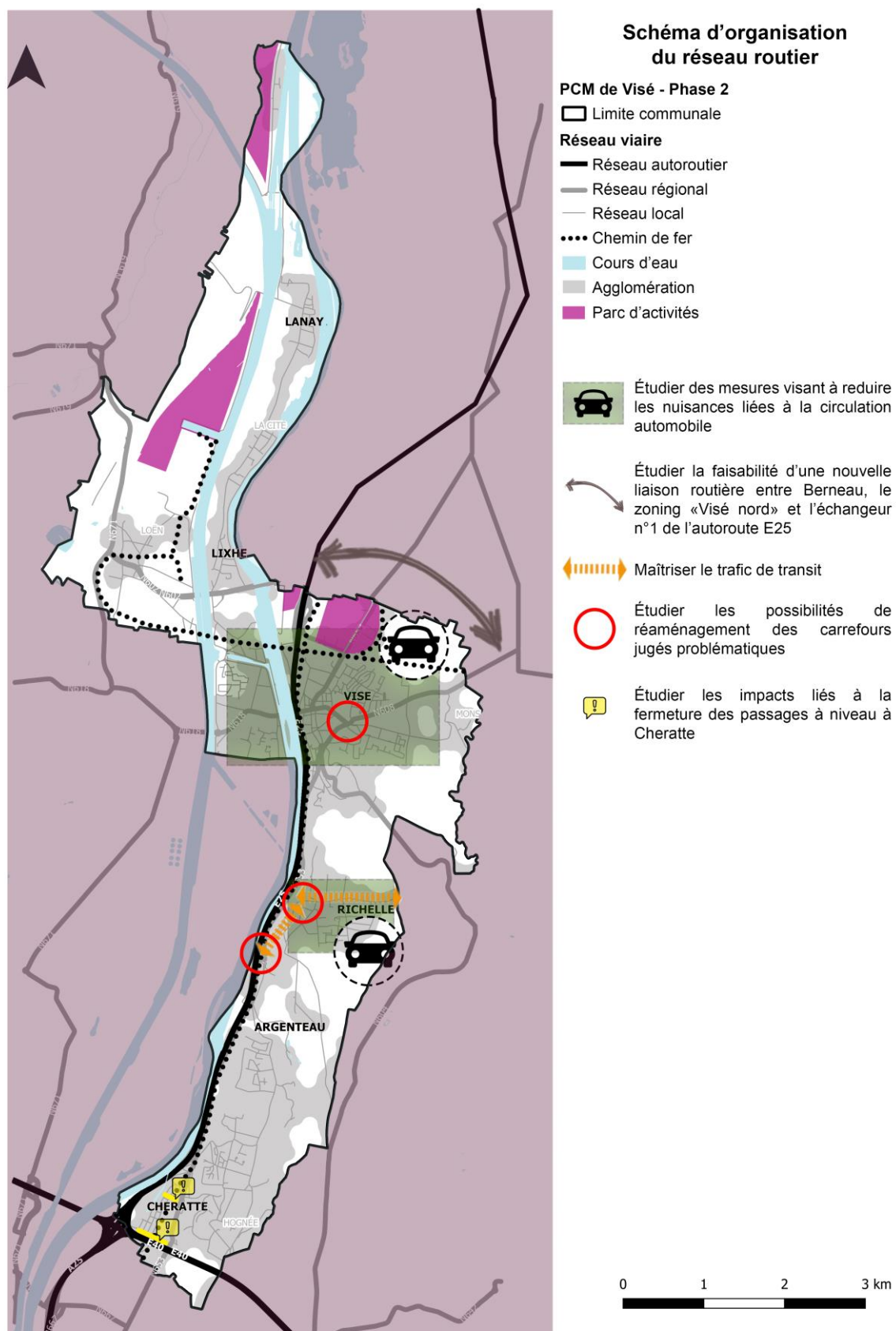


Figure 2. Schéma d'organisation du réseau routier

3.2 Stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville

Dans la définition de la stratégie de mobilité à l'échelle du centre-ville, nous gardons la cohérence avec la stratégie à l'échelle communale. Des actions concrètes portent sur les différents réseaux et thématiques :

- Réfléchir à l'avenir du quartier de la gare, tenant compte, à long terme, du projet Eurogare et à court terme des besoins en termes de cohabitation des différents modes de transport, notamment aux heures de dépose et reprise scolaire ;
- Créer un réseau cyclable structurant convergeant vers le centre-ville, permettant de relier le RAVeL et les différents bassins de vie ;
- Étudier les possibilités d'améliorer la mobilité dans le centre-ville commerçant, toute en garantissant l'accessibilité aux différents commerces et services. Cette réflexion doit tenir compte des objectifs en matière de perméabilité cyclable ainsi que de la diminution des nuisances associés au transport individuel ;
- La politique de stationnement doit être réévaluée compte tenu des objectifs à attendre ;
- Réfléchir à une connexion vélo au Quai des Fermettes ;
- Prévoir du stationnement vélo à la salle « Les Tréteaux » ;
- Prévoir du stationnement vélo/moto sécurisé aux pôles d'activité (écoles, sport, culture, emploi) ;

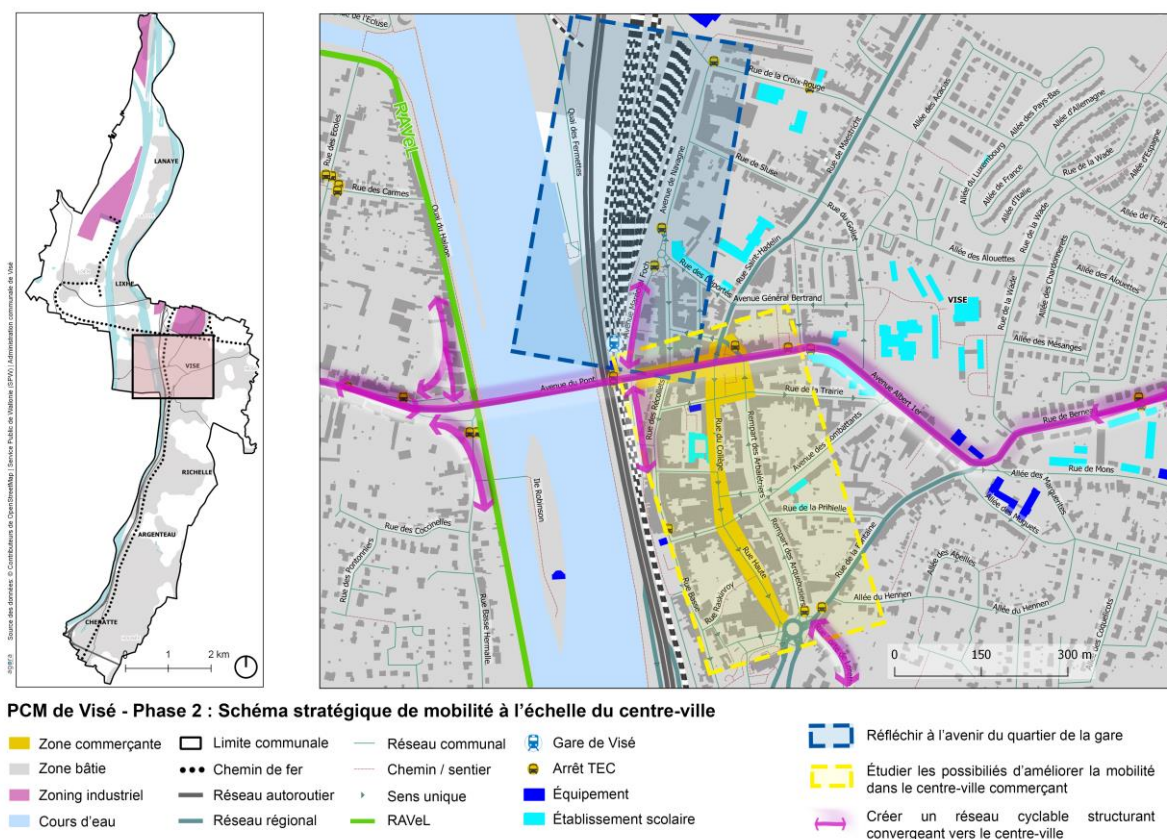


Figure 3. Schéma stratégique de mobilité à l'échelle du centre-ville

4 La communication, bien plus qu'un objectif

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer, de la sensibiliser** pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité et qu'elle puisse adapter ses déplacements en conséquence.

Cette politique de communication participe à la réussite du projet et à une mise en valeur de l'étude. Elle vise également à favoriser une participation active à la mobilité vers et avec le citoyen et les acteurs locaux. Cette politique de communication s'inscrit dans un ensemble d'actions déjà concrétisées ou à venir et notamment :

- Toutes boîtes ;
- Réunions avec les acteurs locaux sur les différentes thématiques ;

Nous noterons que bon nombre d'actions de sensibilisation pourront et devront **cibler le public des enfants et adolescents**, en raison :

- De l'importance de la mobilité scolaire dans la problématique ;
- De l'effet d'entraînement sur les parents ;
- De la nécessité de modifier les comportements sur le long terme ;
- De l'utilité **d'autonomiser les déplacements des enfants** pour leur offrir une certaine indépendance du phénomène parent-taxi, générateur de déplacements automobiles et d'une prise d'habitude à l'usage de ce mode (faire passer le brevet des cyclistes dans le cadre de la vie scolaire) ;
- De l'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non motorisée (et/ou du vélomoteur), afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobilistes après l'obtention du permis de conduire.

Par ailleurs, il est important que des **demandes émanant de la population** (situations problématiques, projets de sentiers, objectifs) puissent être transmis aux bureaux d'études en temps utile. Cela ne se conçoit que sur base d'une large information des enjeux auprès du public.

Cette communication peut déboucher sur la **prise d'initiatives au sein du public**, dans le cadre de plans de déplacements scolaires ou de plans de déplacements d'entreprises, ou d'autres actions locales (groupes sentiers, cyclistes, piétons, ...).

La phase 3 précisera le principe et l'utilité de ses outils.

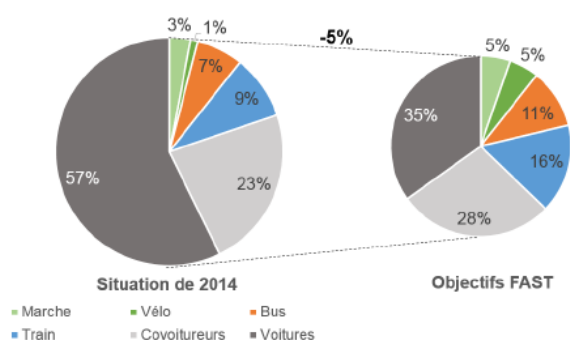
5 Objectifs et plan d'actions PUM – Incidences sur la commune de Visé

5.1 Objectifs chiffrés

Les objectifs chiffrés du PUM sont repris dans le tableau suivant :

Tableau 1. Perspectives et objectifs pour la mobilité (Source : PUM)

Volet	Objectif
Volet Piéton	Aucun objectif chiffré. Seulement des principes généraux ont été définis afin d'améliorer l'accessibilité et la convivialité
Volet cyclable	Viser 10% en moyenne et 15 % de part vélo sur les corridors ;
Volet Transport en commun : Train	Passer de 29.700 voyageurs montés en 2017 par jour ouvrable dans les gares et points d'arrêts de l'arrondissement à 45.000 (étude REC-REL de 2013), voire à 50.000 en 2030 (vision FAST) ; <i>Pour Visé, cela signifie une augmentation en proportion de ± 900 voyageurs montés vers 1378 à 1515 en 2030, soit + 68%.</i>
Volet Transport en commun : Bus	Poursuivre l'objectif d'augmenter de 150 % la part modale des bus d'ici 2030 (en voyageurs x kilomètres) – Vision FAST. Toutefois, cet objectif est contradictoire avec la vision présentée cette année par Liège-Métropole dans le cadre de la conférence des Bourgmestres qui table sur une croissance de 50 % et avec les tendances actuelles qui visent une augmentation de 10 à 20 % de clientèle sur le réseau du TEC Liège ;
Volet routier :	La vision FAST 2030 fixe comme objectif de passer de 1,3 à 1,8 personnes par voiture. Ainsi, le covoiturage doit être considéré comme un mode de déplacement collectif à part entière, afin d'atteindre à minima 10 % de part modale à l'horizon 2030 ;
Stationnement	Zéro place à durée illimitée dans les zones urbaines denses, en priorité aux abords des gares et points d'arrêt ferroviaires et du Chronobus (L6)



Les objectifs chiffrés du PUM correspondent en grande mesure à ceux de la vision FAST.

Visé est reprise dans la zone des corridors métropolitains. Voir ci-après la cartographie des zones et les objectifs déclinés par zone géographique.

Figure 4. Objectifs chiffrés pour ce qui concerne la répartition modale – Vision FAST

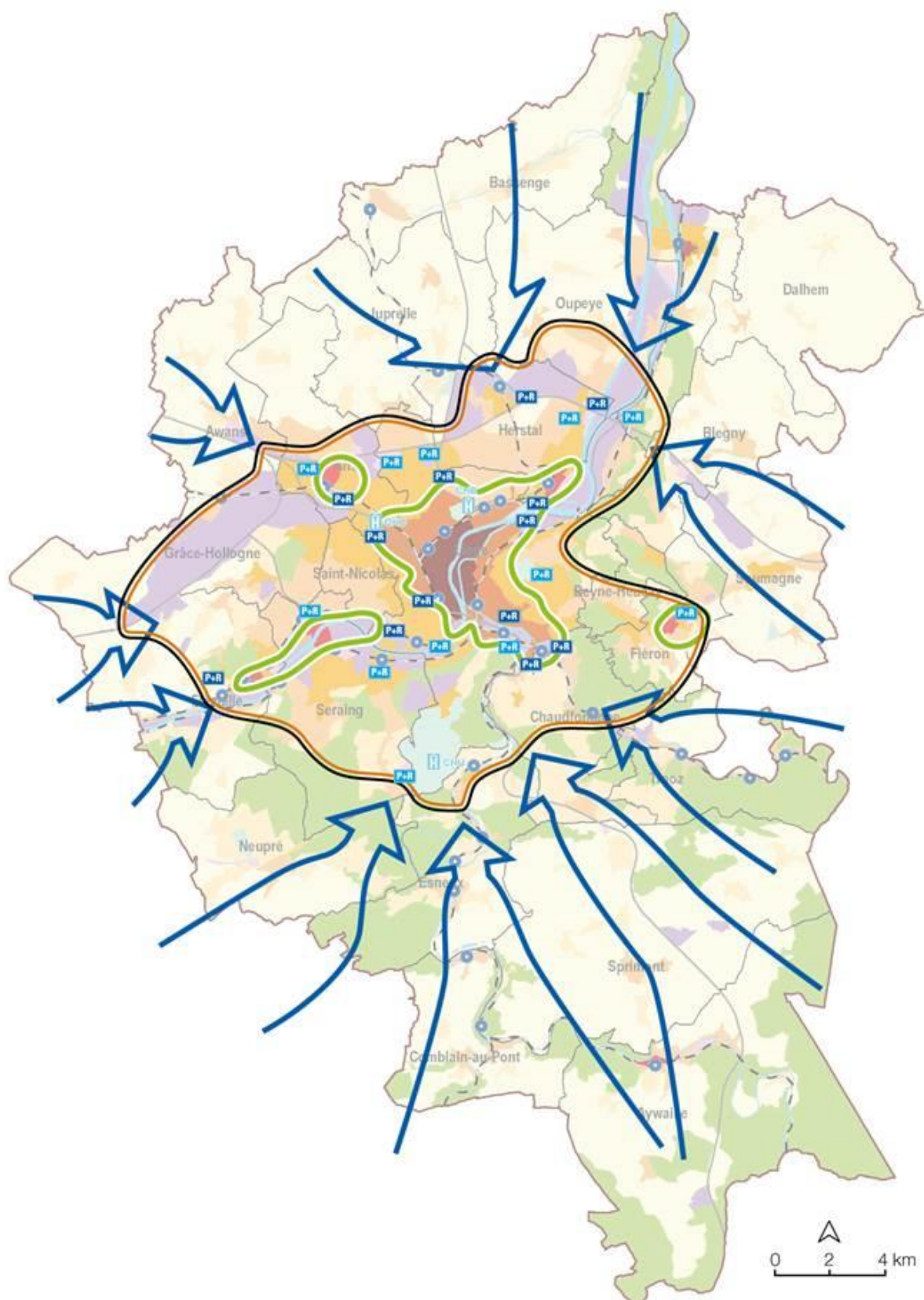


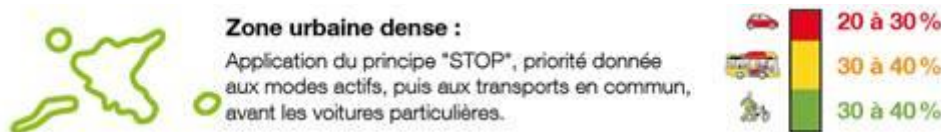
Figure 5 : objectifs de report modal par aire géographique dans le PUM de Liège

Extrait du document du PUM

Pour l'agglomération liégeoise, l'ambition de report modal vers les modes alternatifs à l'autosolisme est déclinée selon 3 périmètres d'intervention :

- Les zones urbaines denses, où le principe "STOP" doit prévaloir dans l'aménagement des espaces publics et la gestion des circulations (voir page 54) : priorité donnée aux modes actifs puis aux transports en commun avant les voitures particulières.

Ici la part de la voiture dans les déplacements ne doit pas dépasser les 30 %. Les modes actifs (marche-à-pied, vélo) devront assurer 30 % à 40 % des déplacements, tout comme les transports en commun :



De plus, les zones urbaines denses devront être traitées en « Ville 30 km / h », où, comme proposé par l'actualisation du PCM de Liège par exemple, la zone 30 km / h devient la règle, sauf exceptions. Ces zones devraient aussi être réservées aux véhicules à basse émission (LEZ).

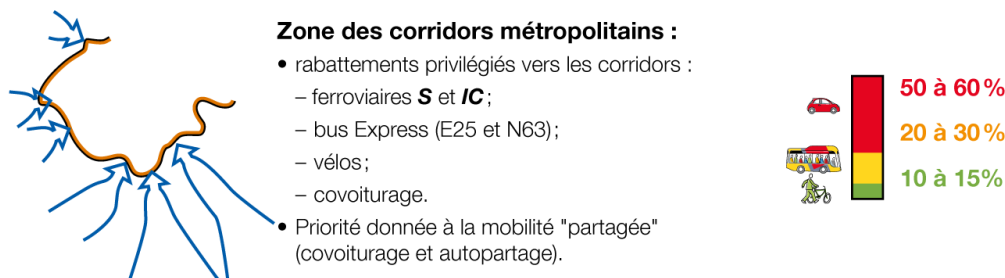
- La zone des transports à haut niveau de service : cette zone correspond au secteur intra-ring et couvre le périmètre de chalandise des lignes de desserte ferroviaire suburbaine "S" et du tramway, des axes bus structurants (BHNS et Chronobus) et des corridors cyclables. La zone tarifaire centrale de Liège devrait idéalement adopter les contours de ce périmètre, de même que le CityPass.

Ici, la part de la voiture ne doit pas représenter plus d'un déplacement sur deux et les transports publics doivent accueillir 30 à 40 % des déplacements :

- Les zones des corridors métropolitains : dans ces grands corridors routiers et ferroviaires, la voiture prend une place plus importante (50 à 60% des déplacements), mais elle peut être mieux utilisée, mieux remplie.



L'objectif fixé par la Vision FAST 2030 de charge moyenne de 1,8 personnes / véhicule au lieu de 1,2 actuellement doit être atteint. La priorité doit donc être donnée à la mobilité "partagée" ; partage des trajets avec le covoiturage ou partage des véhicules avec l'autopartage (institutionnalisé ou entre particuliers) :



En amont, le rabattement des automobilistes doit être facilité vers les corridors ferroviaires S et IC. Par ailleurs, les corridors des lignes express (E25 et N63) et les corridors cyclables doivent permettre d'atteindre une part modale de 20 à 30 % pour les transports collectifs et de 5 à 10 % pour les modes actifs : vélo majoritairement

5.2 Plan d'actions

Les projets stratégiques actuels portant directement sur la commune de Visé sont peu nombreux (avant la phase de propositions du PCM de Visé). Le tableau suivant reprend ces projets par volet thématique :

Tableau 2. Plan d'actions (Source : PUM)

Volet	Objectif
Volet Piéton	Néant
Volet cyclable	Chainons manquants des liaisons « longue distance » à dominante loisir : • Entre Herstal / Oupeye et Visé • Entre Visé et Eijsden (Pays Bas) via Berneau Développer la liaison vers Visé via Wandre (en dehors du territoire de Visé)
Volet Transport en commun : Train	Réouverture du point d'arrêt de Cheratte à court terme Futur plan de Transport ; S43 (Maastricht – Visé – Liège – Hasselt) 2 trains / heure
<u>Volet Transport en commun : Bus</u>	Étudier la création d'une ligne de bus en rocade reliant directement Verviers, Herve, les zones d'activités le long de l'E42 à Barchon et Cheratte • Étudier en faisant appel aux données Proximus, pour en confirmer la pertinence et en préciser les priorités de déploiement Un axe structurant du type Chronobus (niveau de service intermédiaire) – Ligne 6 Intégration tarifaire TEC – SNCB
Volet routier :	Néant
Volet Intermodalité	P&R local à Cheratte : Nombre de places et localisation à définir (À étudier dans le cadre de la phase 3 du PCM)

5.3 Conclusion

Les objectifs fixés en phase 2 du PCM devront être cohérents avec ceux de la vision FAST à l'horizon 2030 du gouvernement Wallon.

Le PUM exprime la même vision, et la décline parfois plus précisément sur le territoire de la grande agglomération liégeoise.

Le PCM dispose évidemment de plus de liberté de manœuvre sur certains projets, comme les volets cyclables et le volet intermodalité, s'agissant généralement d'aménagements locaux.

Nous proposons d'étudier en détail les principaux projets repris au PUM lors de la phase 3 du PCM :

- Le volet cyclable avec :
 - Les chaînons manquants
 - Entre Herstal / Oupeye et Visé
 - Entre Visé et Eijsden (Pays Bas) via Berneau
 - Un axe fort Liège – Wandre – Visé
- Le volet train avec l'intégration d'un P+R au projet de réouverture d'arrêt à Cheratte. Nous proposons d'étudier en détail l'avenir du futur point d'arrêt de Cheratte, de façon à saisir cette opportunité pour prendre dès lors des options avisées en matière d'urbanisme et de mobilité et faciliter les prises de décision dans le dialogue entre la commune et Infrabel et la SNCB.
- Le volet bus avec la ligne de rocade régionale Verviers – Herve – Barchon – Cheratte – Visé. Outre ces volets d'action liés au PUM, pour ce qui concerne le transport en commun, nous proposons d'étudier aussi plus finement les possibilités d'assurer un bon niveau de service dans le centre-ville, via la création des bandes bus, sites propres et priorités aux carrefours ainsi que de faciliter l'embarquement et la circulation des bus au niveau de l'arrêt « Place des Déportés » aux heures de pointe scolaire

