

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE VISÉ



PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS



Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur de projet	Chef de projet
04	11/07/2022	Type de rapport : FINAL	3886_pcm_Visé_ph3_plan_action_2022-07-01.docx	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
05	18/01/2023	Rapport final après enquête publique	3886_pcm_Visé_ph3_plan_action_2023-01-18.docx	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul Plak** – Administrateur– Directeur de Projets
- **Brigitte Loridan** – Cheffe de projet
- **Nathan Karkan** - Chargé de projet
- **Noël Renson** – Chargé de projet



Avenue Van Volxem, 79 - 1190 Forest - Van Volxemiaan, 79 - 1190 Vorst
 agora@agora-urba.be - www.agora-urba.eu

Table des matières

Fiche action 01 : Charte pour les aménagements piétons (matériaux / accessibilité / traversées piétonnes, etc...)	7
Fiche action 02 : Réseau piéton structurant	13
Fiche action 03 : Chemins et venelles à réaménager pour la marche quotidienne.....	19
Sur Visé.....	25
Sur Cheratte	26
Liste des interventions souhaitées.....	27
Fiche action 04 : Réseau cyclable structurant	33
Fiche action 05 : Infrastructures de stationnement Vélo.....	46
Fiche action 06 : La promotion des vélos à assistance électrique (VAE)	58
Fiche action 07 : Promotion du transport en commun	65
Fiche action 08 : Charte pour les aménagements des arrêts TEC	71
Fiche action 09 : Sensibilisation et promotion de la mobilité alternative – service de mobilité... 74	74
Fiche action 10 : Information au citoyen	92
Fiche action 11 : Hiérarchisation du réseau routier.....	95
Fiche action 12 : Sécurisation des carrefours	105
Recommandations pour l'aménagement du carrefour de la gendarmerie	107
Recommandations pour l'aménagement du carrefour rue de Richelle # chaussée d'Argenteau	110
Recommandations pour l'aménagement du carrefour sortie d'autoroute de Cheratte	113
Fiche action 13 : Zones apaisées	114
Esquisse rue de Richelle et abords en zone 30	115
Aménager l'axe Haccourt - Berneau en boulevard urbain intégrant de manière privilégiée les vélos.....	128
Remarque sur les aménagements et nouveaux profils de voirie proposés.....	135
Fiche Action 14 : Stationnement en centre-ville : gestion et Réglementation	136
Fiche action 15 : Recommandations à suivre pour les nouveaux projets	142

Table des illustrations

Figure 1. Revêtement modulaire en dalles de béton	9
Figure 2. Revêtement en pavés de pierres naturelle	9
Figure 3. Revêtement drainant en pavés de béton poreux.....	9
Figure 4. Dalles de guidage vers une traversée piétonne.....	9
Figure 5. Revêtement d'éveil à la vigilance.....	9
Figure 6. Revêtement en matériaux souples pour indiquer la présence d'une zone d'attente d'arrêt de bus	9
Figure 7. Enduit Superficiel à Haute Performance (ESHP) : utilisé pour réduire la distance de freinage	11
Figure 8. Espace de minimum 5 m à respecter entre la traversée piétonne et le stationnement.....	11
Figure 9. Localisation de la traversée piétonne en correspondance de l'arrêt bus.....	11
Figure 10. Sections de cheminement piéton à réaménager	14
Figure 11.....	16
Figure 12. Exemple de traversée piétonne sécurisée (Source : Sécurothèque fiche n° 267)	16
Figure 13. Exemple de traversée piétonne suggérée (Source : Sécurothèque fiche n° 267).....	16
Figure 14. Les étapes pour l'aménagement de chemins et sentiers (Source : CeMathèque n°39)	20
Figure 15 : passerelle ferroviaire à Cheratte	21
Figure 16 : pont à Visé	21
Figure 17 : passerelle à Argenteau	22
Figure 18 : vue actuelle de l'accès au sentier - google	23
Figure 19. Exemple de chicanes pour changer la trajectoire du piéton et signaler la présence d'un danger.....	24
Figure 20 : signaux C3 D10 D11	25
Figure 21. Réseau cyclable proposé à l'échelle communale	34
Figure 22 : Réseau cyclable proposé - Détail par entité (Centre-ville, Cheratte et Richelle).....	35
Figure 23. Réseau cyclable proposé - Détail par entité (Lixhe, Lanaye, Devant-le-Port et Argenteau).....	36
Figure 24 : réseau cyclable projeté - détail liaison Loën-Visé - source : Agora	37
Figure 25 : Tableau des aménagements projetés.....	39
Figure 26 : cheminement cyclable pour liaisonner Loën au Centre-ville de Visé - source : Agora.....	40
Figure 27 : coupe en travers de la situation projetée	40
Figure 28 : aménagements au hauteur de la rue du Hournay - source : Agora.....	41
Figure 29 : dangers du passage de la PCS au niveau des bretelles de la rue de l'Ecluse - source : Agora	41
Figure 30. Exemple de voie centrale banalisée	43
Figure 31. Profil de dimensionnement vélo-auto-auto-vélo sans bande de stationnement	44
Figure 32. Profil de dimensionnement vélo-auto-auto-vélo avec bande de stationnement latéral (d'un ou des deux côtés). En l'absence de stationnement d'un des deux côtés de la voirie, la zone tampon (80 cm) peut être ramenée à la largeur du filet d'eau (20 - 30 cm)	44
Figure 33. Profil de dimensionnement vélo-auto-vélo sans bande de stationnement	44
Figure 34. Profil de dimensionnement vélo-auto-vélo avec bande de stationnement (d'un ou des deux côtés) ; en l'absence de stationnement d'un des deux côtés de la voirie, la zone tampon (80 cm) peut être ramenée à la largeur du filet d'eau (20 - 30 cm)	44
Figure 35. Exemple de piste cyclable marquée avec surlargeur de sécurité et marquage de bord fictif	45
Figure 36 : Exemple de piste cyclable séparée.....	45
Figure 37 : modèle d'arceau en U	48
Figure 38 = modèle d'arceau en acier plat.....	48
Figure 39. Tableau reprennent les options envisageables lors de la conception de places de stationnement vélo (Source : CeMathèque n°46)	49

Figure 40 : modèle de parking vélo sécurisé avec boîtier d'accès relié à une application digitale	50
Figure 41 : carte du dossier de candidature WaCy 2020-2023.....	51
Figure 42 : localisation des établissements scolaires	54
Figure 43 : demande aux arrêts de transport collectif.....	55
Figure 44 : pôle multimodal d'Argenteau.....	56
Figure 45. Eléments du fonctionnement du VAE	60
Figure 46. Batterie VAE lithium	60
Figure 47. Bornes électriques et stations de recharge des VAE.....	62
Figure 48. Un stationnement adapté aux besoins des VAE est nécessaire	63
Figure 49. Exemples typiques d'une signalétique adaptée à l'utilisation de VAE – exemple français .	64
Figure 50 : extrait PUM 2018.....	66
Figure 51 : croquis d'un aménagement de halte ferroviaire à Argenteau	67
Figure 52 : source Guide bonnes pratiques TEC-2015.....	73
Figure 53. Exemple de certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste (Source : ProVélo) .	77
Figure 54. Enfants se rendent à l'école avec le système du pédibus	78
Figure 55. Exemple d'itinéraires de pédibus (Source : école Saint-Joseph Malonne – Namur).....	79
Figure 56 : extrait Sécurothèque	80
Figure 57. Exemple typique d'un parking de covoiturage bien accessible à la multimodalité	88
Figure 58. Exemples typiques d'une signalisation cohérente	89
Figure 59 : arrêt de bus mobipôle Argenteau.....	90
Figure 60 : parking covoiturage mobipôle Argenteau	90
Figure 61 : traversée difficile piétons / vélos échangeur Argenteau	90
Figure 62 : extrait phase 1 du diagnostic agora	97
Figure 63 : charges de trafic 2003 - extrait de la phase 1 du PCM.....	100
Figure 64 : variante de plan de circulation pour le centre-ville de Visé.....	101
Figure 65 : variante de la rue de la Fontaine avec pistes cyclables marquée sens unique (SUL)	102
Figure 66 : variante de la rue de la Fontaine avec pistes cyclables à double sens	102
Figure 67 : variante de la rue de la Fontaine avec pistes cyclables sens unique avec bande bus+vélo	103
Figure 68 : exemple de bande bus + vélo	103
Figure 69 : variante avenue Albert 1er avec pistes cyclables à sens unique (SUL)	104
Figure 70 : variante avenue Albert 1er avec pistes cyclables à double-sens	104
Figure 71. Victimes d'accident en fonction du type de croisement – Région de Bruxelles-Capitale 2002-2011 (Source : SPF Économie DG SIE / Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale « Aménagements cyclables en carrefours »)	106
Figure 72. Une distance de visibilité de 25m (ligne rouge) est estimée pour une distance d'observation de 2,5m (ligne bleue)	106
Figure 73 : Extrait PiCM 2002 - annexe 2.3.3.6	107
Figure 74 : esquisse situation maximaliste - Agora - décembre 2021	108
Figure 75 : esquisse emprise plus compacte - Agora - décembre 2021.....	109
Figure 76 : Variante 1 : reconfiguration du carrefour Richelle # Argenteau – source : Agora	110
Figure 77 : Variante 2 : Simulation rond-point de 24 m de diamètre - source agora	111
Figure 78 : Variante n°3 du # Argenteau-Richelle - source : Agora.....	112
Figure 79 : Variante n°4 avec feux de circulation du # Argenteau-Richelle - source : Agora	112
Figure 80 : aménagements directionnels canalisant les flux – îlots franchissables en béton coulé bombé	113
Figure 81 : aménagements rue de Richelle, entrée du village.....	116
Figure 82 : aménagements rue de Richelle, carrefour Sur la Carrière	117
Figure 83 : aménagements rue de Richelle, allée Buzet	118
Figure 84 : aménagements rue de Richelle, au-delà du carrefour rue de l'Oseraie	119
Figure 85 : aménagements rue de Richelle, carrefour rue de l'Oseraie	119
Figure 86 : aménagements rue de Richelle, carrefour Clos Fortin	120
Figure 87 : aménagements rue de Richelle, au-delà du carrefour Clos Fortin	120

Figure 88 : terrains non urbanisés pour l'habitat au plan de secteur - situation 2017 - source WalOnMap	121
Figure 89 : Extrait phase 1 du PCM Agora - 2017	122
Figure 90 : exemple d'aménagement en zone de rencontre.....	126
Figure 91 : aménagement Allée verte - situation existante	129
Figure 92 : aménagement Allée verte - situation envisagée	129
Figure 93 : aménagement avenue F. Roosevelt, situation existante	130
Figure 94 : aménagement avenue F. Roosevelt, situation envisagée	130
Figure 95 : aménagement avenue Albert 1er, situation existante	131
Figure 96 : aménagement avenue Albert 1er, situation envisagée	131
Figure 97 : aménagement rue de Berneau, situation existante	133
Figure 98 : aménagement rue de Berneau, situation envisagée	133
Figure 99 : vue schématique des itinéraires cyclables envisagés entre deux ponts	134
Figure 100 : Vue du parcellaire autour de la liaison cyclable projetée.....	135
Figure 101 : Extrait cartographie du site Internet de la Ville	136
Figure 102 : Extrait phase 1 PCM Agora.....	139
Figure 103 : projet d'aménagement de la gare de Visé	141
Figure 104 : aménagement du pôle de gare - situation existante	149
Figure 105 : aménagement du pôle de gare - situation projetée	149
Figure 106 : quai bus TEC gare de Braine-l'Alleud	151
Figure 107 : point ProVélo à la gare de Namur	151
Figure 108 : plan Infrabel 2018	152
Figure 109 : extrait GoogleMaps 2022	153
Figure 110 : organisation interne du Trilogiport.....	154
Figure 111 : Trilogiport - rue de l'Euregio	155
Figure 112 : vue StreetView 2021	156
Figure 113 : échangeur Argenteau - obstacles pour les cyclistes	157

FICHE ACTION 01 : CHARTE POUR LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS (MATÉRIAUX / ACCESSIBILITÉ / TRAVERSÉES PIÉTONNES, ETC...)

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La **qualité** des cheminements et des espaces de séjour piétons nécessite une attention particulière, le piéton étant très mobile, vulnérable et sensible à l'ambiance.

L'objectif est de **développer** cette **qualité des espaces**, en assurant une **continuité** des cheminements et en les adaptant progressivement aux personnes à mobilité réduite (PMR), soit 30 % des piétons.

Pour aménager des espaces de qualité, certains critères doivent être respectés : les **matériaux** à choisir, l'**accessibilité** à tous les usagers et la **sécurisation** par rapport aux traversées piétonnes.

Protéger les piétons est un enjeu essentiel, afin qu'ils puissent se réapproprier l'espace tout en gardant un haut niveau de **sécurité** ; des aménagements piétons **surs** et **confortables** encouragent les usagers à effectuer les déplacements de courte distance à pied. Il en va de même pour les déplacements de loisirs, lesquels nécessitent également confort et sécurité.

L'objectif est de donner des indications générales à suivre lors de l'aménagement des espaces dédiés aux piétons et PMR.

Le réaménagement de place Reine Astrid et les rues avoisinantes doivent en tenir compte. Les abords des ponts où la circulation est intense doit aussi adopter ces règles.

Cette charte est valable pour tout gestionnaire de voirie entre autres le SPW pour les voiries régionales

INDICATEURS DE RÉSULTAT

Cette fiche est une charte
Voir les indicateurs de la fiche action 02



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW
Tous à pied
Atingo

FINANCEMENT

Subsides régionaux pour aménagements conformes des trottoirs- PICC

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

170 €/m² en moyenne

IMPACTS

-
-

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Des actions concrètes doivent être mises en place afin d'améliorer les **espaces pour les piétons** ; une fois déclinées, ces actions permettent d'avoir une amélioration par rapport aux aspects suivants :

- Réaménagement des **trottoirs** et des **traversées** piétonnes ;
- **Continuité** des cheminements piétons, notamment pour ce qui concerne le réseau piéton structurant ;
- **Connexions** vers les nouveaux projets ;
- **Atténuation des coupures** existantes ;
- **Liaisons** vers le RAVeL ;
- **Liens piétons** vers les arrêts de transport en commun et accessibilité PMR de ceux-ci.

Matériaux des aménagements piétons

Dans le cadre des revêtements pour les aménagements piétons, la **continuité** est essentielle car un problème à un endroit spécifique au cours d'un trajet implique que toute la qualité du cheminement est mise en cause. Un revêtement **adapté** pour les PMR le sera d'autant plus pour les autres usagers. La prise en compte systématique de ces facteurs dans les nouveaux aménagements permet également d'éviter un surcoût.

Le piéton qui se déplace doit s'attendre à ce que les infrastructures soient :

- Sécurisantes ;
- Confortables ;
- Attractives ;
- Adaptées à son usage.

Plusieurs types de matériaux peuvent être utilisés pour les revêtements à destination des piétons :

- **Pavés et dalles de béton** : différentes couleurs, textures et formats peuvent être choisis, cela permet de créer une efficace **distinction visuelle** entre l'espace piétonnier et la zone destinée à d'autres usagers ; le choix de la structure doit tenir compte de la charge de trafic attendue. L'avantage de ce revêtement est son repositionnement après interventions ultérieures qui ne laisse quasi aucune trace ;
- **Pavés et dalles en pierre naturelle** : ce type de revêtement est moins stable par rapport aux dalles en béton et il faut bien étudier sa mise en place de façon de ne pas impliquer un danger pour les usagers et notamment pour les PMR. Le coût est nettement plus onéreux que le béton et est parfois glissant quand humide ;
- **Revêtement en gravier porphyre (drainant)** : résiste particulièrement bien aux chocs, à l'usure, à l'écrasement, au polissage, au gel et aux agressions chimiques. Il est plus résistant et plus facile d'entretien que la dolomie.
- **Liant pour gravier (drainant)** : c'est un liant cimentaire pour la réalisation de mortier de drainage extrêmement stable pour la circulation piétonne. Il n'y a pas de pousse de mauvaises herbes.
- **Pavés en terre cuite** : alternative aux pavés en béton, leur durabilité est toutefois meilleure (30 ans) si les matériaux et la pose sont de qualité ;
- **Revêtement en béton** : la structure très rigide de ce revêtement résiste bien aux déformations sous l'effet d'un trafic lourd, des racines des arbres et aux conditions environnementales extrêmes ; ces revêtements nécessitent un entretien très réduit et ils sont pourtant conseillés pour des aménagements en pleine nature (parcs, forêts, etc.) ; ils sont en revanche déconseillés en milieu urbain pour des problématiques de gestion des impétrants. La pose de dalles coulées en béton exige un séchage jugé fort long lors des chantiers ;

- **Revêtement bitumineux** : ces revêtements sont plus fréquemment utilisés pour réaliser des aménagements piétons continus sur des longueurs relativement importantes et généralement hors agglomération ; ils sont indiqués pour augmenter la visibilité et la lisibilité de l'espace de circulation grâce aux nombreuses variations de couleurs possibles ;



Figure 1. Revêtement modulaire en dalles de béton



Figure 2. Revêtement en pavés de pierres naturelle



Figure 3. Revêtement drainant en pavés de béton poreux

- **Revêtement podotactile** : ces dispositifs de repérage pour les personnes malvoyantes, permettent d'indiquer l'emplacement d'un passage piéton, la position d'une zone d'attente lors d'un arrêt de transport en commun, la présence d'escaliers ; 3 différents types de revêtement podotactiles existent :
 - Revêtement de **guidage** (Figure 4), pour orienter la personne ;
 - Revêtement d'**éveil à la vigilance** (Figure 5), pour signaler l'approche d'un danger comme une traversée piétonne ou le début d'un escalier ;
 - Revêtement d'**information** (Figure 6), pour signaler la présence d'une information ou d'un changement de direction dans sa ligne de conduite.



Figure 4. Dalles de guidage vers une traversée piétonne

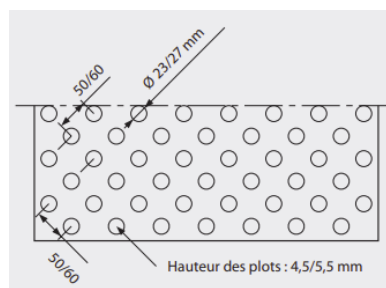


Figure 5. Revêtement d'éveil à la vigilance



Figure 6. Revêtement en matériaux souples pour indiquer la présence d'une zone d'attente d'arrêt de bus

Accessibilité piétons & PMR

Pour que les aménagements soient accessibles pour tous les usagers, le revêtement doit être sécurisé, confortable, attractif et adapté à tous les usagers. Les besoins spécifiques des piétons font référence aux critères suivants :

- **Planéité** : il s'agit de garantir une sécurité car l'absence de planéité implique des problèmes notamment pour les personnes en chaise roulante, pour les enfants dans une poussette ou pour les personnes âgées et plus concernées par des déséquilibres ;
- **Stabilité** : l'absence de stabilité peut causer des déséquilibres ; les revêtements modulaires sont plus sujets à ce manque et leur mise en œuvre doit être faite de manière optimale (même les fondations souvent négligées) ;
- **Rugosité de surface** (pour avoir une bonne adhérence) : ce facteur dépend de la texture de la surface du revêtement et il influence directement la résistance au glissement ;

- **Absence d'obstacles** : les transitions dans le revêtement, les grilles ou les racines des arbres représentent des obstacles. Il est nécessaire d'anticiper ces aspects lors de la conception d'un revêtement ;
- **Évacuation des eaux** : le drainage, la collecte et l'évacuation des eaux sont des éléments essentiels pour assurer sécurité et confort aux piétons ;
- **Lisibilité-visibilité** : un aménagement piéton lisible permet aux usagers de comprendre la différence entre l'espace piéton et l'espace dédié à d'autres types de circulation ; pour les personnes malvoyantes cet aspect est encore plus important ;
- **Propreté** : un revêtement propre augmente son attractivité, son confort et sa sécurité ; un manque de propreté peut impliquer des problèmes de glissement ou de praticabilité.

Réaménagement des traversées piétonnes

Un aménagement correct des traversées piétonnes est essentiel afin de sécuriser les usagers. La traversée piétonne doit être aménagée de façon logique par rapport à l'itinéraire naturellement suivi par le piéton.

Sur les tronçons de voirie où la densité de trafic est < 3000 véh./j., il est inutile d'aménager des passages cloutés ; le piéton traverse où bon lui semble. Au-delà de 3000 véh./j., il est utile d'aménager des traversées marquées. Avec une densité > 12.000 véh./j., il est souhaité de prévoir des îlots refuges et/ou des feux tricolores. Une carte reprendra les traversées à aménager sur le réseau piéton structurant de la Ville. On distinguera les types de traversées. On veillera déjà ici à l'éclairage de ces espaces à sécuriser au maximum pour les usagers les plus faibles du réseau viaire.

Sur les tronçons où la vitesse est > 70 km/h, un passage piéton devient inutile au vu des distances de freinage. Il suggère une fausse sécurité.

Des traversées piétonnes doivent être aménagées en correspondance des arrêts de transport en commun, avec un marquage au sol visible, un éclairage permettant une bonne visibilité entre tous les usagers concernés, des aménagements PMR et une signalisation verticale correcte.

Pour aménager une traversée piétonne, plusieurs critères doivent être respectés afin qu'elle soit **conforme** :

- La longueur des marques du passage piéton doit être de 3 m minimum ;
- Les marques sont tracées parallèlement à l'axe de la voirie, avec des bandes de $0,5$ m de large et un espace de $0,5$ m entre chaque bande ;
- Le **contraste visuel** doit être assuré pour garantir la visibilité de la traversée piétonne ;
- On ne marque pas des bandes partielles ;
- La **rugosité** doit être plus importante pour les traversées piétonnes que pour les autres marquages linéaires, pour que le marquage ne soit pas glissant pour le piéton qui traverse ;
- Dans certains cas, un espace dit « Enduit Superficiel à Haute Performance » peut être utile afin de réduire la distance de freinage : il s'agit d'un marquage foncé ou rouge de $8-10$ m, placé à $0,5$ m en retrait par rapport aux bandes blanches, lequel permet de garantir une sécurité plus importante au passage piéton ;

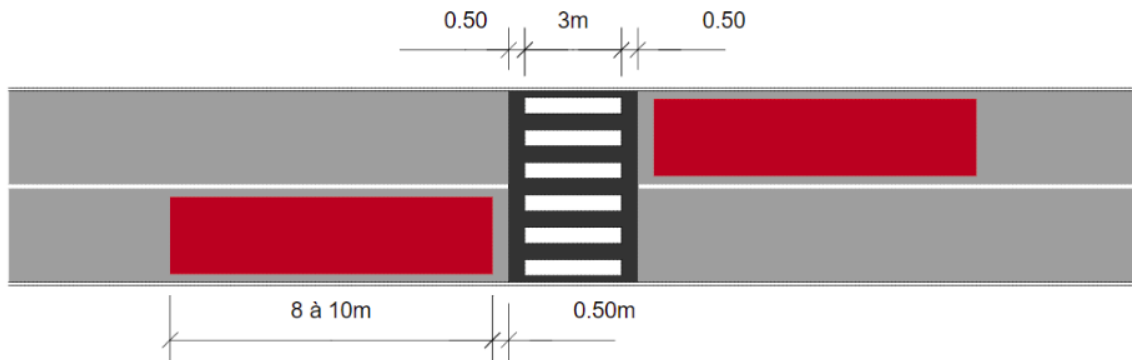


Figure 7. Enduit Superficiel à Haute Performance (ESHP) : utilisé pour réduire la distance de freinage
(Source : Sécurothèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

- Le stationnement sur la chaussée est interdit à moins de 5 m en amont du début des bandes blanches ;

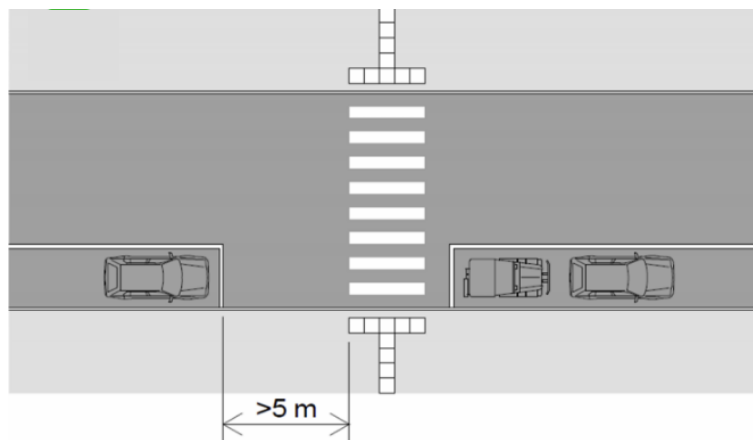


Figure 8. Espace de minimum 5 m à respecter entre la traversée piétonne et le stationnement
(Source : Sécurothèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

- Si une piste cyclable est présente, elle est traversée par le passage piéton ; les piétons restent prioritaires ;
- La traversée piétonne doit être placée à l'arrière de l'arrêt bus, 20 m en val du poteau TEC : cela permet de garantir une visibilité mutuelle entre le piéton et le conducteur.

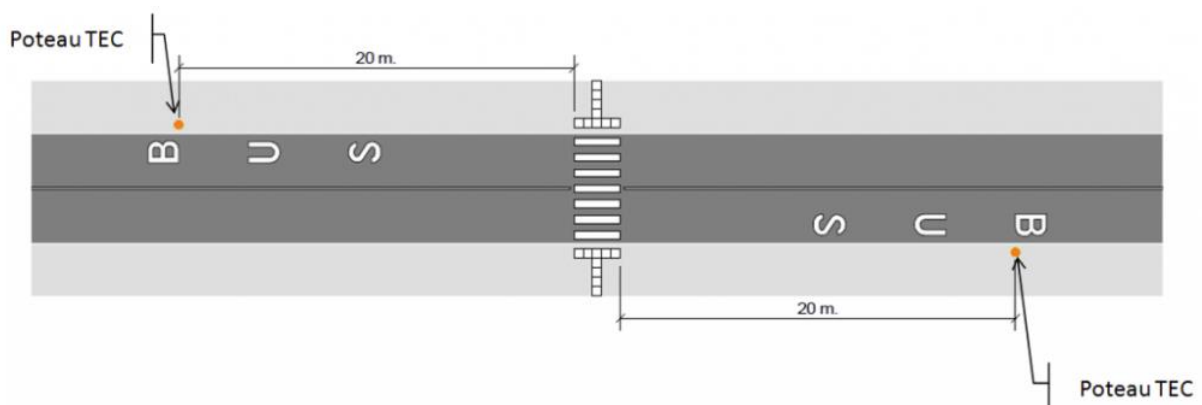


Figure 9. Localisation de la traversée piétonne en correspondance de l'arrêt bus
(Source : Sécurothèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

SOURCE À CONSULTER

CEMATHEQUE : n° 39 de la CeMathèque est consacré aux déplacements piétons.

SECUROTHEQUE : fiches thématiques n°80, 81, 84, 88, 266, 267

L'asbl Atingo est à la disposition des communes pour tout conseil sur l'accessibilité des lieux (privés et publics) : <https://atingo.be>

FICHE ACTION 02 : RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Un **réseau piéton structurant** a pour but de définir les grands axes de déplacement dans une zone déterminée. Dans le cas de Visé, ce réseau est identifié à partir des connexions permettant de relier les majeurs pôles générateurs de déplacements, notamment les écoles, les commerces, les administrations, les gares, etc.

Ces **itinéraires structurants** doivent être aménagés de façon à être accessibles aux piétons et notamment aux PMR.

Une attention particulière doit être menée aux endroits le plus dangereux, comme les **traversées piétonnes**, notamment au niveau des axes avec un trafic dense.

L'**objectif** est de créer un vrai réseau piéton structurant, permettant de se déplacer en sécurité dans le centre-ville et entre les équipements présents au sein de la commune.

Le réaménagement des trottoirs permet de constituer des cheminements **sûrs** et **confortables**. Les quelques **venelles** qui relient des poches d'habitat doivent être maintenues et mieux signalées. (Voir fiche 03)

L'idée est de garantir un cheminement **accessible** au moins sur un côté de la voirie, de **sécuriser** les traversées piétonnes et d'améliorer la **perméabilité** piétonne, notamment dans le centre-ville.



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW
ASBL Tous à pied
Atingo

FINANCEMENT

PICC – travaux subsidiés
(SPGE – dans les chantiers d'égouttage)
Charges d'urbanisme
Droit de tirage PIMACY

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Longueur des cheminements accessibles PMR / Longueur des cheminements du réseau piéton
- Nombre de voiries / nombre de voiries accessibles au moins d'un côté
- Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes

IMPACTS

- +**
 - Promotion de la marche pour les déplacements au quotidien
 - Sécurisation des cheminements piétons et des traversées
- - Traversée des axes avec un trafic dense

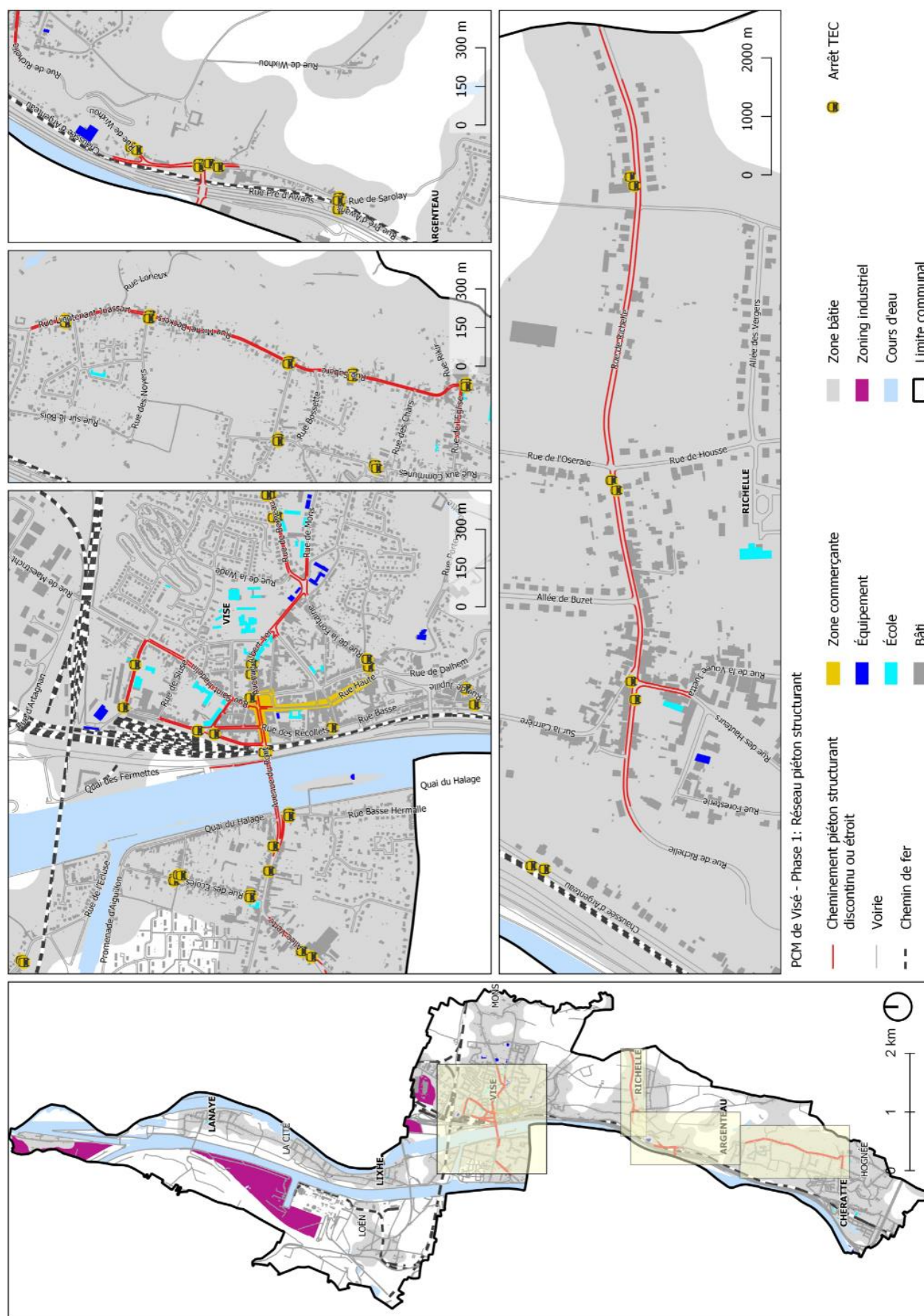


Figure 10. Sections de cheminement piéton à réaménager

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Cheminements piétons

Le **réseau piéton structurant** a été défini grâce à l'identification des axes qui permettent de relier les **pôles générateurs de déplacements** à Visé, Richelle et Argenteau tels que les écoles, les administrations, les commerces etc. ainsi que les arrêts de transport en commun.

Sur base du réseau piéton structurant identifié lors de la phase 1 du PCM – voir carte p 15 et les recommandations à suivre pour les aménagements piétons reprises dans la fiche action 01 « Charte pour les aménagements piétons », la Ville a tous les outils pour se conformer aux prescriptions de la Sécurithèque quand elle envisagera de réaménager ses voiries de façade à façade

En ce qui concerne les critères à respecter pour un aménagement optimal des trottoirs, les **normes** suivantes doivent être respectées :

- **Dévers latéral** : 2% maximum ;
- **Hauteur libre** : 220 cm minimum ;
- **Libre passage** : 150 cm de large minimum, à augmenter sur base du flux piéton, le plus rectiligne possible ;
- **Libre passage ponctuel** : 120 cm minimum si l'obstacle est de maximum 50 cm de long et une aire de rotation de 150 cm est gardée de part et d'autre de l'obstacle ;
- **Revêtement** : stable, avec les joints les plus petits possibles, non glissant et sans obstacle à la roue.

Les tronçons identifiés dans la carte comme « trottoir à améliorer » sont représentés par les trottoirs existants mais qui ne respectent pas les critères d'accessibilité pour les cheminements piétons (présence d'obstacles, largeur non suffisante, etc.). Là où la largeur le permet, des aménagements de type « cyclo-piéton » peuvent être envisagés pour les connexions entre les villages.

La traversée piétonne de Richelle mérite toute l'attention : privilégier un trottoir d'au moins 1m50 sur toute la longueur et éviter les places de stationnement à cheval sur la voirie et le trottoir. Créer des poches de parking bien identifiées et des zones de croisement (marquage central) réduit la vitesse dans une zone qui pourrait être qualifiée de zone 30 sur toute sa traversée en zone d'habitat. Ainsi on offre un climat plus apaisant et un sentiment de sécurité pour les propriétaires des voitures stationnées.

Arrêts TEC

Afin de donner des indications par rapport à la nécessité (ou pas) d'aménager un passage piéton aux arrêts TEC, une analyse a été faite : pour chaque arrêt où on a vérifié la présence ou pas d'une traversée à proximité ainsi que l'éventuelle existence d'une zone 30. – voir fiche action n° 5 et 8

Si une traversée piétonne n'est pas aménagée à l'arrêt à l'heure actuelle, deux options d'aménagement ont été proposées, sur base de la typologie du trafic transitant sur la voirie objet de l'étude :

- **Traversée piétonne sécurisée** : il est possible d'aménager ce type de traversée piétonne dans les tronçons où les vitesses sont limitées à 50 km/h ; il s'agit du type des traversées piétonnes le plus diffusé et elles consistent en un marquage des bandes blanches auxquelles s'ajoute une signalisation verticale avec panneau F49 (voir image ci-contre) ;
- On peut aussi envisager de bomber le passage piéton
- **Traversée piétonne suggérée** : si la vitesse sur l'axe est supérieure à 50 km/h, la traversée piétonne sera suggérée ; si la largeur de la voirie le permet, un îlot central est à privilégier afin de pouvoir traverser en deux temps. Une traversée piétonne suggérée n'a pas de marquage des bandes blanches et le panneau F49 n'est pas placé : dans ce cas, le piéton n'a **pas de priorité** sur les autres usagers de la route. La largeur conseillée pour cette traversée est de 3 m et elle est signalée grâce à la modification de la coloration du revêtement. – carte à fournir



Figure 11.
Panneau F49



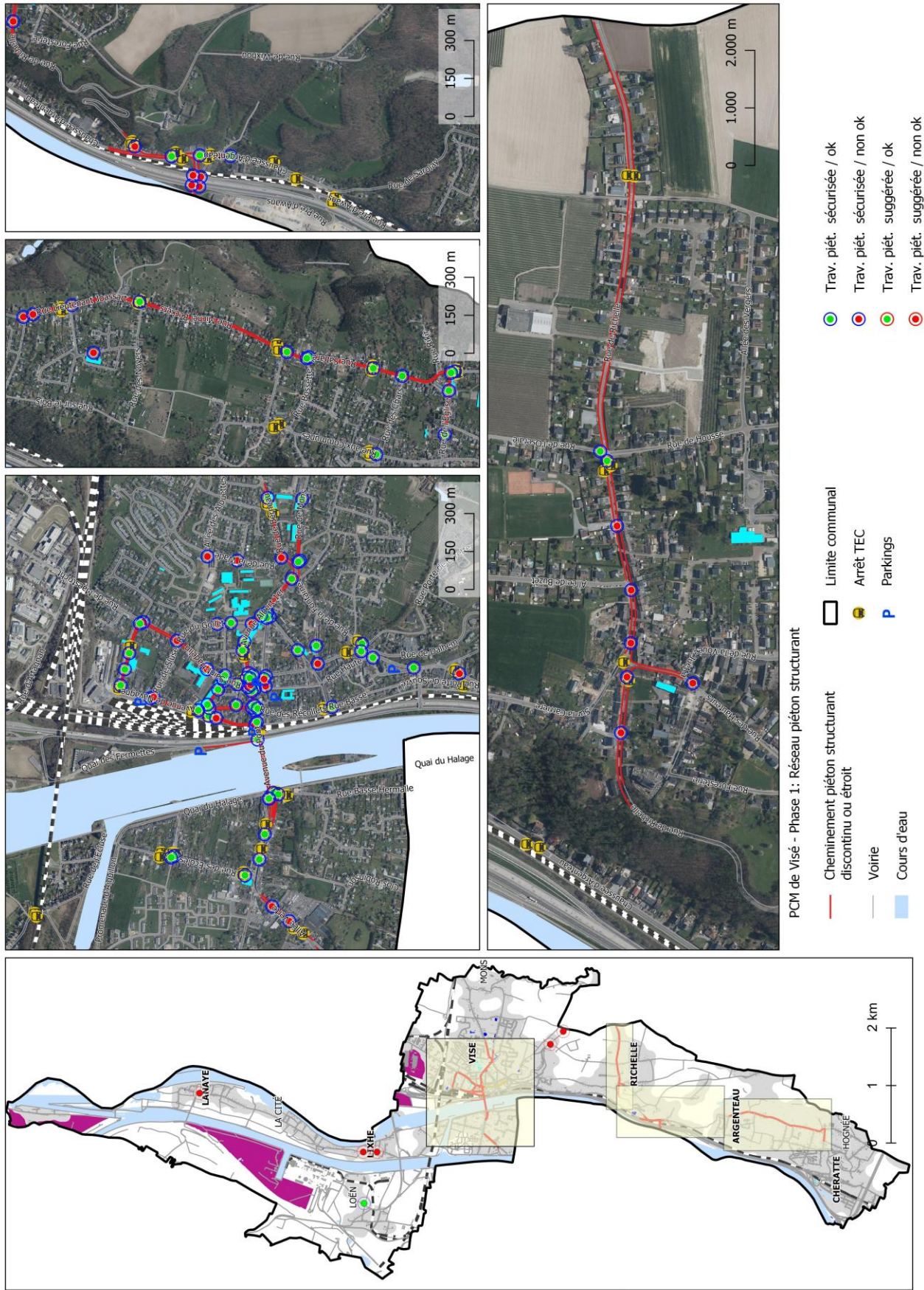
Figure 12. Exemple de traversée piétonne sécurisée
(Source : Sécurithèque fiche n° 267)



Figure 13. Exemple de traversée piétonne suggérée
(Source : Sécurithèque fiche n° 267)

Les traversées piétonnes doivent être bien **visibles** grâce au marquage au sol, bien **éclairées**, **accessibles** aux PMR et une bonne **signalisation** doit être garantie. Les arrêts des bus doivent être placés au-delà des passages pour piétons afin d'éviter de masquer la visibilité (notamment pour les véhicules en dépassement d'un autobus) et renforcer ainsi la **sécurité** des piétons.

Avec toutes ces données théoriques (Sécurithèque et Fiche action n°1 – charte pour un bon aménagement) et cartographiques (série de cartes de la phase 1 – diagnostic), il est possible d'établir l'emplacement des traversées piétonnes qu'il faut aménager ou veiller à leur bon entretien.



Cette carte a été établie à partir du réseau piéton structurant, de l'état des cheminements piéton, de l'implantation des arrêts de bus et leur fréquentation – on a repris que les arrêts de plus de 60 montées par jour, mais aussi les pôles d'attraction, situés dans les zones 30 ainsi que les entrées et sorties piétonnes des divers parkings en centre-ville.

A cette analyse, on a repris la carte du nombre de véhicules par jour tel que compté en 2018 sachant qu'en dessous de 3.000 véh. /jour, il n'est pas utile de prévoir des passages piétons.

La majorité des passages piétons sont bons ; certains méritent des aménagements PMR.

A ce titre, les dalles podotactiles ne sont pas faciles à positionner. Il est conseillé de rappeler à l'entrepreneur désigné pour effectuer les travaux, les bons principes de pose des dalles de guidance de vigilance.

Avec les nouvelles techniques d'éclairage intelligent, il est possible de prévoir des éclairages adaptés aux passages piétons.

Ceux aux abords d'écoles fréquentés tôt le matin méritent d'être bien éclairés.

N.B. : au vu de l'échelle nécessaire pour visionner tous les passages piétons, le support sera transmis en PDF aux services techniques de la Ville afin de pouvoir zoomer sur la carte.

SOURCES À CONSULTER

Séurothèque : fiches n° 56, 81, 83, 84, 120, 193, 266, 267, 269, 276, 277, 294 – dossier thématique Les passages pour piétons

Atingo : ouvrages publiés : Qu'attendent les PMR d'un PCM ?

FICHE ACTION 03 : CHEMINS ET VENELLES À RÉAMÉNAGER POUR LA MARCHÉ QUOTIDIENNE

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La marche à pied est toujours un chaînon dans un trajet, et pour ce motif elle ne devrait pas constituer le maillon faible de la chaîne de déplacements.

La pratique des **déplacements à pied** contribue à rendre les espaces publics plus conviviaux.

L'objectif général est de développer la **qualité** des cheminements et renforcer la perméabilité piétonne, notamment dans le centre-ville de Visé, de façon à donner plus de continuité et de variété aux itinéraires possibles.

Le territoire communal de Visé dispose de peu de **chemins** et **venelles** qui, combinés avec le réseau piéton existant, peuvent constituer un réseau piéton efficace, tant pour la marche de loisir que pour la marche au quotidien. On assiste plutôt à une série de clos et culs de sac dans les développements de l'habitat sous forme de grands lotissements de type pavillonnaire. Le centre historique possède quelques venelles piétonnes qui méritent d'être mises en évidence e.a. pour rejoindre les parkings périphériques.

Bien entretenus, correctement signalés et confortablement aménagés, ces chemins sont vite adoptés par les citoyens notamment grâce à l'absence de circulation motorisée.

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de chemins accessibles / Nombre de chemins sur la commune
- Longueur des itinéraires de loisir
- Nombre de piétons sur l'axe X / Jour



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW
ASBL Tous à pied
Atingo

FINANCEMENT

Droit de tirage PIMACY

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Variable suivant le niveau de finition

IMPACTS

+

- Sécurisation des déplacements à pied

- Le piéton reprend sa place

-

- Circulation aux alentours des voiries régionales (flux et vitesses importants)

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Le code de la route définit le **sentier** (ou venelle) comme une « voie publique étroite qui ne permet que la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons ».

Par sa propre configuration, le **sentier** a un grand potentiel pour les cheminements des modes actifs, étant donné que la circulation automobile n'est pas présente sur ce type de voirie. Ce facteur assure une des qualités essentielles d'un itinéraire piéton, la **sécurité**

Le réseau communal de voies lentes

Le réseau communal de voies lentes est constitué de plusieurs types de tronçons :

- Chemins existants accessibles ;
- Chemins rouverts ;
- Chemins traversant des parcs ou des zones de loisir ;
- Sentiers entre habitations ;
- Passerelles et tunnels ;
- Places et rues piétonnes ;
- RAVeL.

L'étude de ces tronçons permet d'évaluer l'intérêt de **confortabiliser** un chemin existant afin de créer un **maillage** de voies lentes efficace au sein du territoire communal.

Pour cela, il faut considérer la motivation du piéton à effectuer des **détours** potentiels : pour un piéton, un facteur de détour acceptable est de 1,2 soit un détour de 100 mètres maximum pour un trajet de 500 mètres, et cela si le détour permet notamment d'éviter le passage le long d'axes à flux motorisés importants ou des traversées dangereuses ou difficiles.

La **finesse** de la trame viaire joue un rôle essentiel : au plus le maillage est fin, au plus le piéton a la liberté de se rendre d'un point à l'autre en limitant les détours.

Pour rendre les déplacements des modes actifs plus directs et confortables, il faut considérer la possibilité de **franchir les obstacles physiques**, comme les routes avec un trafic dense, le chemin de fer, les rivières, etc. ; les **passerelles** cyclo-piétonnes constituent un élément indispensable à ce propos : ces éléments jouent un rôle clé dans la stratégie de développement de la mobilité douce. Les budgets sont déterminés en fonction des besoins à court mais aussi longs termes.

A Visé, les parcours piétons Est-Ouest sont coupés par le canal, la Meuse, l'autoroute et le chemin de fer dans la vallée. Les ponts et passerelles sont les seuls passages obligés qui seront plutôt empruntés pour des raisons quotidiennes de déplacement que pour des raisons de loisirs.

Réaliser un état des lieux général : Atlas, situation de fait...

Identifier les principaux pôles à relier

Déterminer les itinéraires utiles pour les déplacements doux

Identifier les chaînons manquants

Réhabiliter les chemins et sentiers retenus

Assurer l'entretien : assiette et signalétique

Communiquer régulièrement sur l'état d'avancement

Figure 14. Les étapes pour l'aménagement de chemins et sentiers (Source : CeMathèque n°39)

A ce titre, le nombre de passerelles existantes et leur emplacement suffisent. Il n'y a pas lieu d'en projeter d'autres d'autant plus que ce serait pour butter sur d'autres obstacles au vu de la disposition en fond de vallée du chemin de fer, l'autoroute et la Meuse qui se succèdent.

Les quelques passages pour les liaisons est-ouest existantes doivent cependant être bien entretenues, sécurisées, éclairées et signalées :



A Cheratte, s'assurer de la qualité du revêtement entre le trottoir et le pied de l'escalier

Figure 15 : passerelle ferroviaire à Cheratte



A Visé, il convient de s'assurer de disposer de trottoirs sans obstacle avec un revêtement en bon état.

Figure 16 : pont à Visé

A Argenteau, les abords des accès à la passerelle méritent un entretien plus régulier avec un dégagement de la végétation et nettoyage des revêtements, même si on est sur du domaine ferroviaire.

On peut y ajouter une signalisation vélo indiquant la destination de ce cheminement...

Etangs de la Julienne, Argenteau, Cheratte Haut, ...



... qui justifie ainsi la rampe d'accès pour vélo



Figure 17 : passerelle à Argenteau

De même des cheminements piétons empruntés spontanément et défiant les pentes méritent d'être aménagés et signalés.



Les **principes** à la base d'un aménagement optimal des voies lentes sont les suivants :

- Assurer une parfaite **sécurité** routière, notamment quand on quitte un site propre : des potelets, un revêtement, un marquage au sol sont des éléments à utiliser pour mettre en sécurité le piéton ;
- Permettre un **contrôle social** : certains chemins et sentiers sont peu fréquentés, motif pour lequel il faut en tenir compte au moment de choisir quel tronçon aménager et de quelle façon ; à ce sujet, le type de **plantation** est important, car il est essentiel de ne pas masquer l'usager ; un bon éclairage permet de rendre utilisable le tronçon même en fin de journée et pendant l'hiver ;
- Prévoir une **largeur** adaptée : notamment deux piétons au moins devraient pouvoir marcher l'un à côté de l'autre (1,4 mètres sont nécessaires pour deux piétons côte à côte) ; cette largeur minimale peut être non respectée dans les cas où les flux piétons sont très faibles et la pertinence du sentier justifie son utilisation, malgré l'impossibilité d'élargir le passage ; si deux types d'usagers sont prévus, il faut tenir compte de l'espace nécessaire à leur **cohabitation** (on estime qu'idéalement un chemin réservé aux piétons disposera d'une largeur de 3 m, avec un minimum de 2 m. Lorsqu'il sera réservé aux piétons et aux cyclistes la largeur optimale est de 3,5 m, avec un minimum de 3 m) ;
- Choisir le bon **revêtement** au bon endroit, sur base des nécessités identifiées et en considérant les critères tels que le prix, la durabilité, le respect de l'environnement et l'entretien, car chaque cas nécessite une réponse appropriée ;

- **Limiter l'accès** des chemins à certains usagers, grâce à la mise en place de mesures physiques dans les contextes où la signalisation réglementaire de type F99 n'est pas respectée, avec des actions à étudier cas par cas :
 - Des **chicanes** peuvent être aménagées, notamment pour signaler des changements comme l'approche d'une traversée : le changement dans la trajectoire de l'utilisateur permet de détecter la présence d'un éventuel danger ;
 - Des **potelets centraux** peuvent être utilisés pour empêcher le passage des véhicules à quatre roues.



Figure 19. Exemple de chicanes pour changer la trajectoire du piéton et signaler la présence d'un danger
(Source : CeMathèque n°39)

- La mise en place d'une **signalisation directionnelle** est essentielle pour l'utilisation du réseau des voies lentes, pour que l'utilisateur puisse se repérer facilement et avoir des informations par rapport à l'itinéraire emprunté (par exemple par rapport à la longueur du tronçon, la direction, le temps de parcours en minutes, etc.) ; on peut compléter la signalisation :
 - Par un **balisage au sol**, notamment des pictogrammes vélo ou piétons ;
- Par une signalisation des chemins situés au-delà de **voiries sans issue** à l'exception de piétons et cyclistes ; cette utilisation est très précieuse dans le cadre de la valorisation d'un réseau de voies lentes.



Les critères adoptés pour identifier les chemins et les venelles à maintenir sur le territoire communal de sont les suivants :

- Identification des **trajets de liaison**, notamment aux endroits où on observe un manque de continuité ;
- Identification des trajets qui donnent une **continuité** au réseau piéton déjà en place et qui ne mettent pas en danger les usagers ;
- Identification des trajets reliant les équipements, les arrêts de transport en commun et en général tous les pôles générateurs de déplacements.
- Identification de trajets pour des balades proches des habitations en période de confinement pour répartir les promeneurs sur différents circuits recommandés

Les sentiers et venelles identifiés à partir des principes mentionnés sont repris dans le tableau ci-après ; cet inventaire montre les actions à entreprendre pour chaque tronçon étudié. En général, le critère le plus important concerne la **sécurisation** du tronçon : un bon **éclairage** est essentiel, ainsi qu'une largeur suffisante de passage afin que les usagers soient encouragés à utiliser la venelle ; un contrôle social doit être garanti.

Pour **revaloriser** les chemins et les venelles identifiées et les intégrer dans un vrai réseau de voiries communales, on suggère de les **renommer** : cela permet une identification claire du tronçon de la part des usagers.

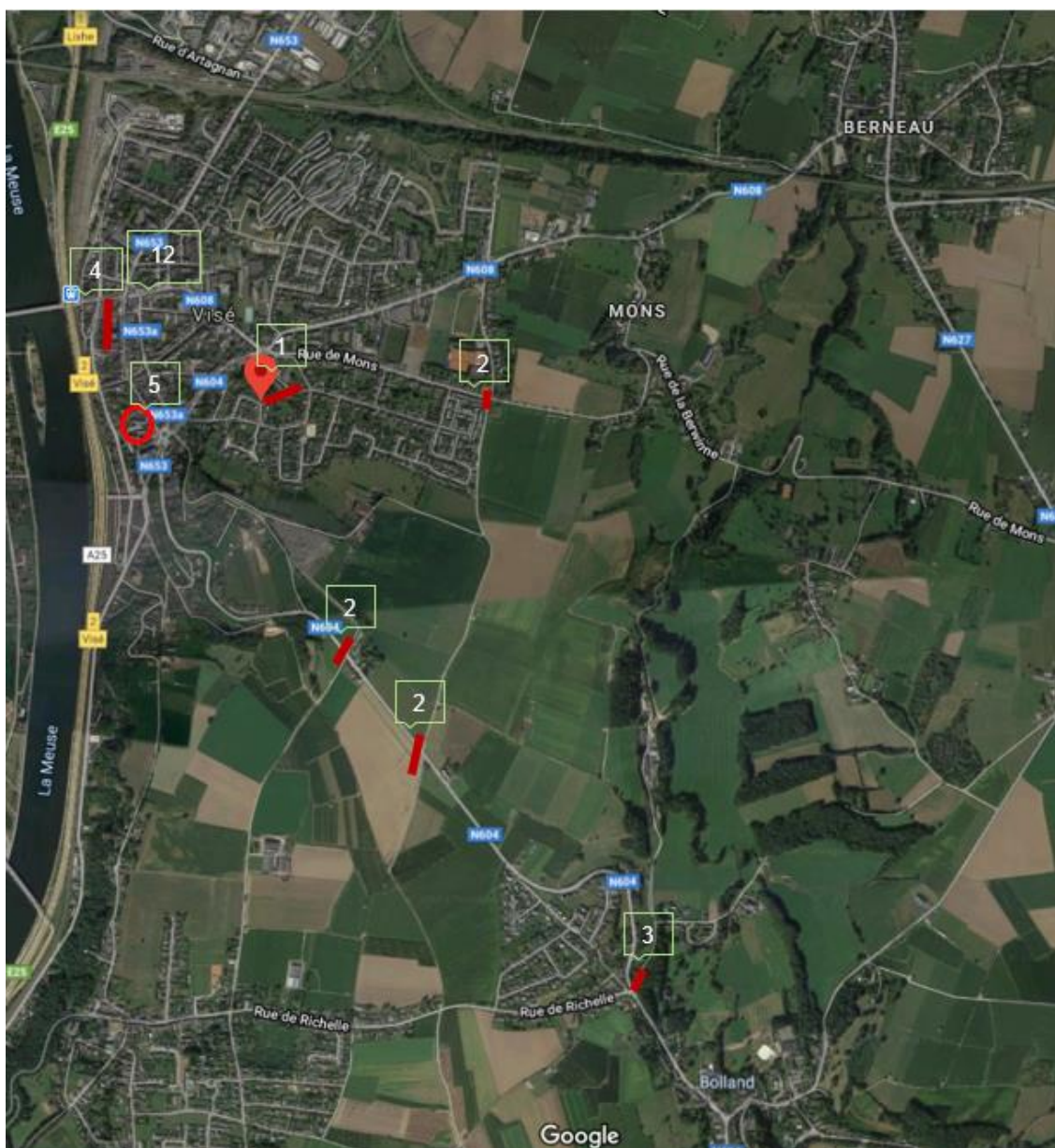
L'asbl « Tous à pied » suggère également de placer une signalétique « positive » et incitative, en plaçant préférentiellement un signal D10 ou D11 plutôt que le signal C3 d'interdiction à tout véhicule.



Figure 20 : signaux C3 D10 D11

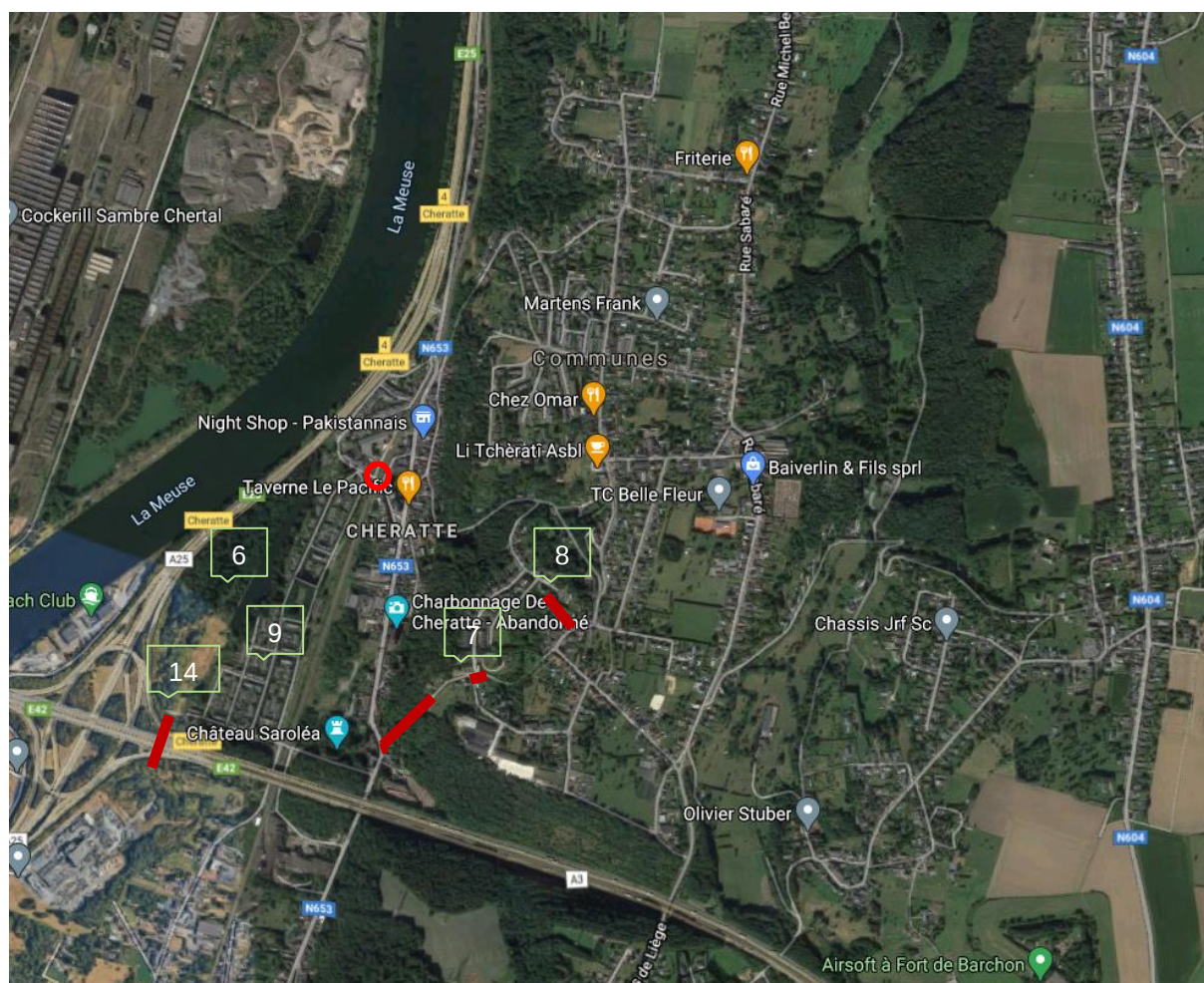
On peut également adopter une signalétique directionnelle destinée aux piétons en mentionnant les destinations et le temps de parcours à pied, par exemple « maison communale  4 min → ».

Sur Visé



Carte 1. Interventions sur le réseau de venelles et chemins piétons - Visé

Sur Cheratte



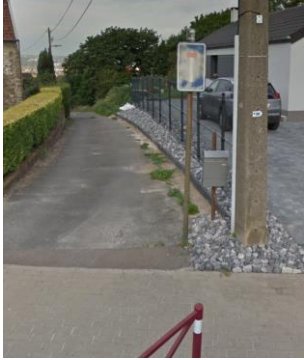
Carte 2 : Interventions sur le réseau de venelles et chemins piétons - Cheratte

Liste des interventions souhaitées

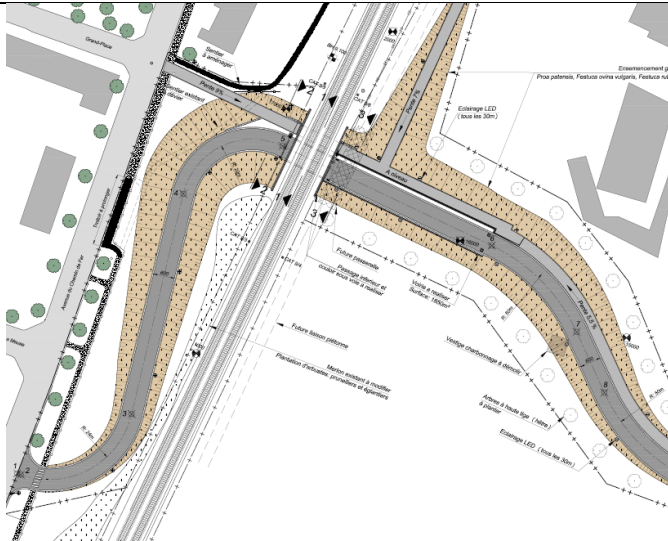
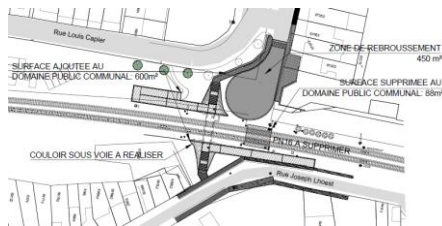
N°	Lieu	Description / photo	Proposition
1	Visé - allée des Abeilles		Maintien des infrastructures Signalisation cohérente aux 2 extrémités 
2	Visé – rue Dalhem # chemin n° 7		Sécurité des traversées des cheminements piétons (loisirs) et cyclistes (RAVeL) - marquages au sol de la traversée vélo à bien maintenir – passage suggéré non prioritaire  Traversée à aménager en vue du projet de piste cyclable traversant la rue de Dalhem (limitée à 70 km/h)
2	Visé- rue Dalhem- rue porte de Lorette		Sécurité des traversées des cheminements piétons (loisirs) – marquage vélo OK – passage piéton suggéré rouge 
3	Visé-rue Dalhem- rue des 3 rois – limite commun ale !		Signalisation  Possibilité de promenades diverses

N°	Lieu	Description / photo	Proposition
4	Visé - centre	 	Marquage au sol Signalisation zone partagée 
5	Visé centre	 	Encourager la mobilité piétonne dans les venelles historiques  Via les parkings périphériques sous utilisés car jugés trop éloignés

N°	Lieu	Description / photo	Proposition
11	Visé - Chemin de Goirhé – liaisons douces Pléiades	 	Signalisation accès RAVeL + arrêt TEC rue des Ecoles – ligne 240 – plateau + SUL existant (OK) 
12	Place Reine Astrid		Observer l'appropriation des lieux par les piétons et les cheminements vers le parking couvert payant.
13	Devant le pont		Mise en valeur des ouvrages d'exception pour modes doux, suggestions d'améliorations possibles : • Goulotte pour vélo et encore mieux pour poussette – • Panneau de signalisation vers accès RAVeL+ direction • Assurer l'entretien des murets et la propreté des lieux pour encourager son usage par les modes doux

N°	Lieu	Description / photo	Proposition
			  Au mieux, prévoir un éclairage et un passage piéton au bas de l'escalier sur le quai de Halage 
6	Cheratte	 	Maintien des entretiens en taillant les haies et la lisibilité des panneaux, en nettoyant régulièrement de sentiers pour valoriser l'aspect touristique du site avec le plan d'eau. Avec le Covid, nombreuses familles se sont promenées dans les chemins proches de chez eux. Ce panneau interdisant tout véhicule à moteur est garant d'une quiétude et sécurité dans les sentiers de promenade.
7	Cheratte – rue Heyée		Bon exemple d'aménagement de traversée piétonne rétrécie à répéter de manière plus générale là où on veut privilégier les piétons dans un contexte de circulation motorisée locale.
			Le chemin continue et rejoint la rue de Visé – abords du château Sarolea. Uniformisation de la signalisation  Il est recommandé de placer l'autocollant sur tous les panneaux de voies sans issue s'il y a un sentier qui la prolonge.

N°	Lieu	Description / photo	Proposition
8	Cheratte – sentier n°31-allée du Barissa		Maintien du mobilier – signalisation  Pour encourager le promeneur
9	Cheratte		Inviter à parcourir l'ensemble de venelles dans la cité jardin et mise en valeur du plan d'eau + liaisons avec l'écoquartier charbonnage du hasard (Matexi) + extension RAVeL – WACY) en entretenant la végétation, en signalant les accès au plan d'eau, voir point 6. 
10	Rue Sarolay Rue Pierre Andrien		Signalisation et entretien des passerelles cyclo-piétonnes, avec prise en compte de l'arrêt de bus accessible au-delà de la passerelle ; Cette passerelle convient très bien aux modes actifs. Voir § relatif aux passerelles

N°	Lieu	Description / photo	Proposition
			Maintien de l'entretien alentours Voir § relatif aux passerelles
14	Cheratte		Suppression du passage à niveau existant avec déviation des circulations motorisées vers un nouveau passage inférieur – et création d'un passage cyclo piéton sous voie 

FICHE ACTION 04 : RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Visé est un pôle d'habitat et d'activités important situé au nord de l'agglomération liégeoise sur l'axe **N25 Liège – Maastricht** en sens nord-sud.

Le **réseau cyclable actuel** se structure principalement via les différentes **sections de RAVeL** situées le long de la Meuse et du Canal Albert. Elles permettent de réaliser très efficacement les connexions pour l'**axe nord-sud**.

Les aménagements cyclables pour les connexions est-ouest (importante déclivité) sont limités à N618-N608 qui traverse le centre-ville de Visé. Prolonger ces aménagements jusqu'à Berneau fait partie des objectifs prioritaires.

Hors cités précédemment, le centre-ville de Visé et les villages ne disposent pas d'aménagements cyclables, sauf pour des tronçons discontinus qui ne constituent pas un réseau permettant des déplacements à vélo sécurisés **au quotidien**.

De ce fait, la part modale du vélo résulte être très faible à Visé : les **usagers potentiels** ne prennent pas en considération le vélo pour les déplacements au quotidien.

L'**objectif général** est de développer la pratique du vélo en tant que **mode alternatif à la voiture**, en créant un vrai réseau cyclable connectant les pôles majeurs au sein de la commune et offrant la possibilité de déplacement vers les communes voisines, en mettant en place des aménagements **surs et confortables**.

L'installation de **parkings vélo** aux pôles générateurs de déplacements représente un deuxième objectif essentiel afin d'obtenir une solution **complète**.

Entretemps les campagnes WACY ont boosté les communes à proposer des projets d'aménagements cyclables.



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW – campagne WaCy + droit de tirage
Province de Liège
GRACQ

FINANCEMENT

Droit de tirage PIMACY

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir tableau récapitulatif

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Longueur des aménagements cyclables (dont voiries en zone 30, de rencontre, résidentielle et piétonne)
- Nombre de SUL / Nombre de sens uniques
- Nombre de cyclistes sur l'axe X / jour

IMPACTS

- +**
 - Sécurisation des modes actifs
 - Promotion du vélo pour les déplacements au quotidien
 - Connexion des pôles majeurs
- - Passage sur voiries avec vitesses élevées / haute densité de trafic

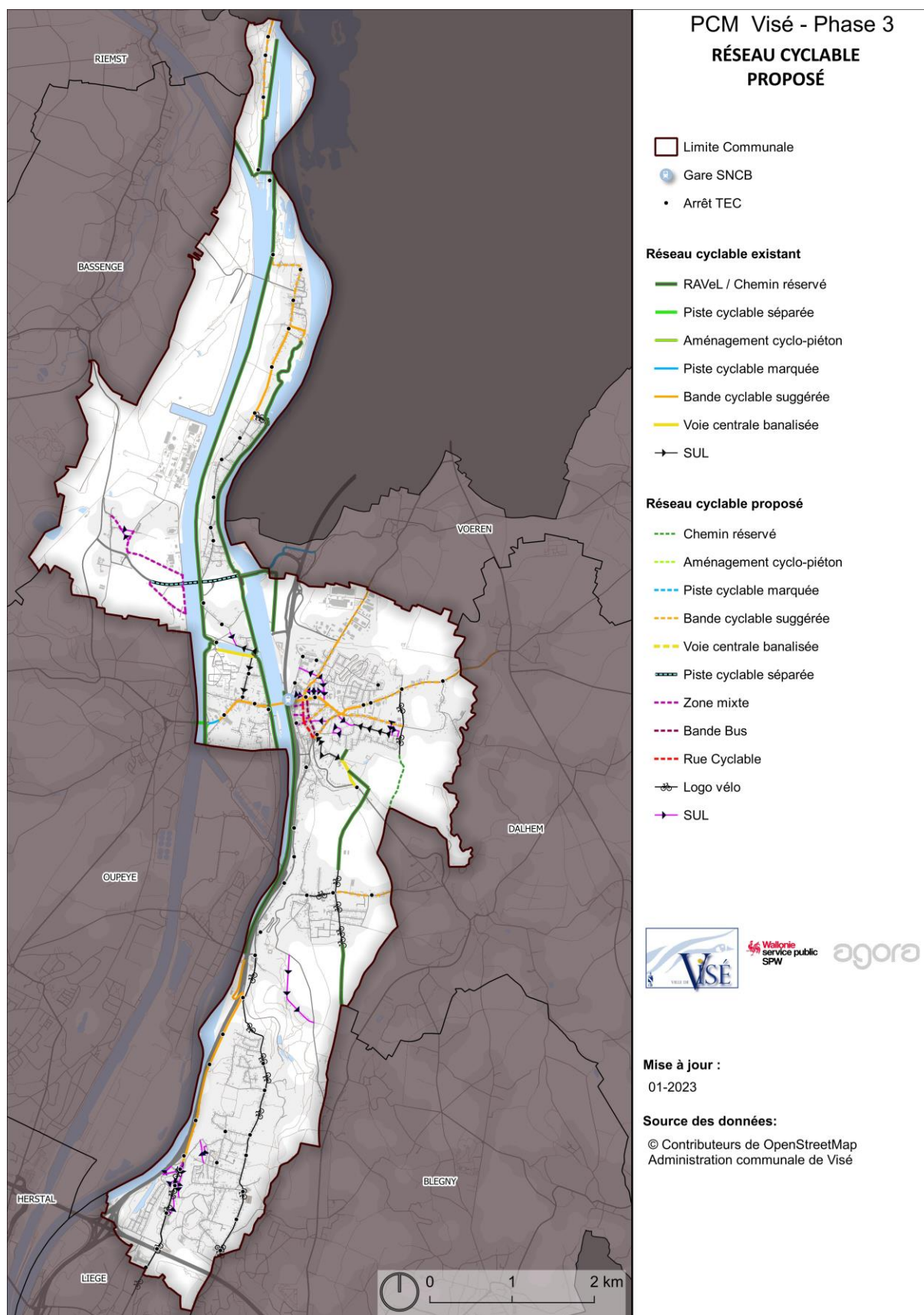


Figure 21. Réseau cyclable proposé à l'échelle communale

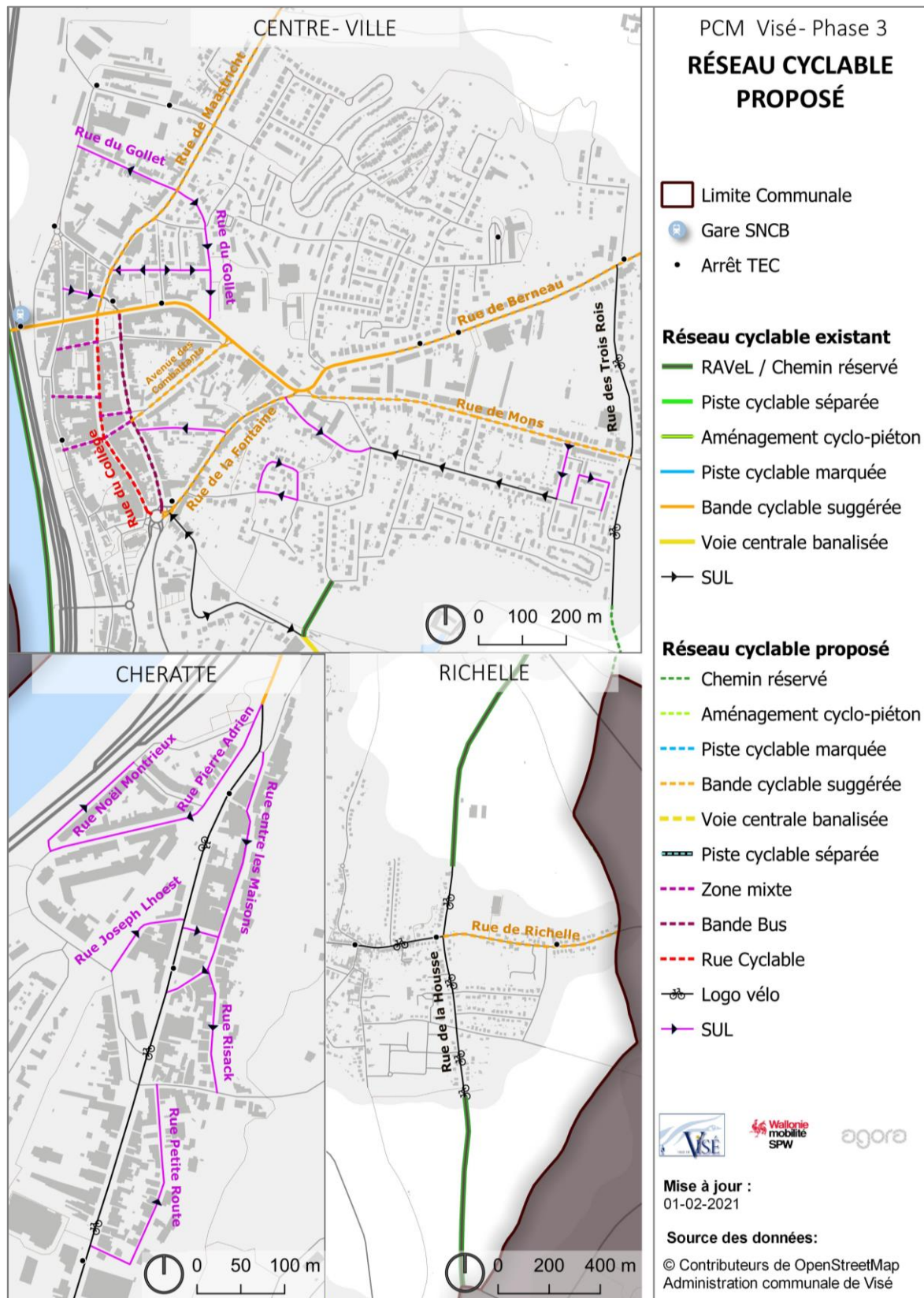


Figure 22 : Réseau cyclable proposé - Détail par entité (Centre-ville, Cheratte et Richelle)

Par suite des divers contacts avec le SPW-MI, la Ville souhaite que la piste cyclable programmée sur la N 608-618 de Haccourt à Berneau soit une **piste cyclable en site propre**. De même la rue de Mons pourrait être mise en SUL avec une circulation vélo en sens inverse sur piste cyclable séparée.

Nous conseillons vivement de mettre une piste cyclable sur la voirie régionale non pas en site propre mais sous forme d'une bande suggérée ou bien une piste marquée, séparée de la circulation par une bande de sécurité, surtout dans la montée de l'avenue Albert 1^{er}. Une coupe type sera dressée à divers endroits de la section traversant Visé en fonction des largeurs disponibles → voir Fiche action n° 13

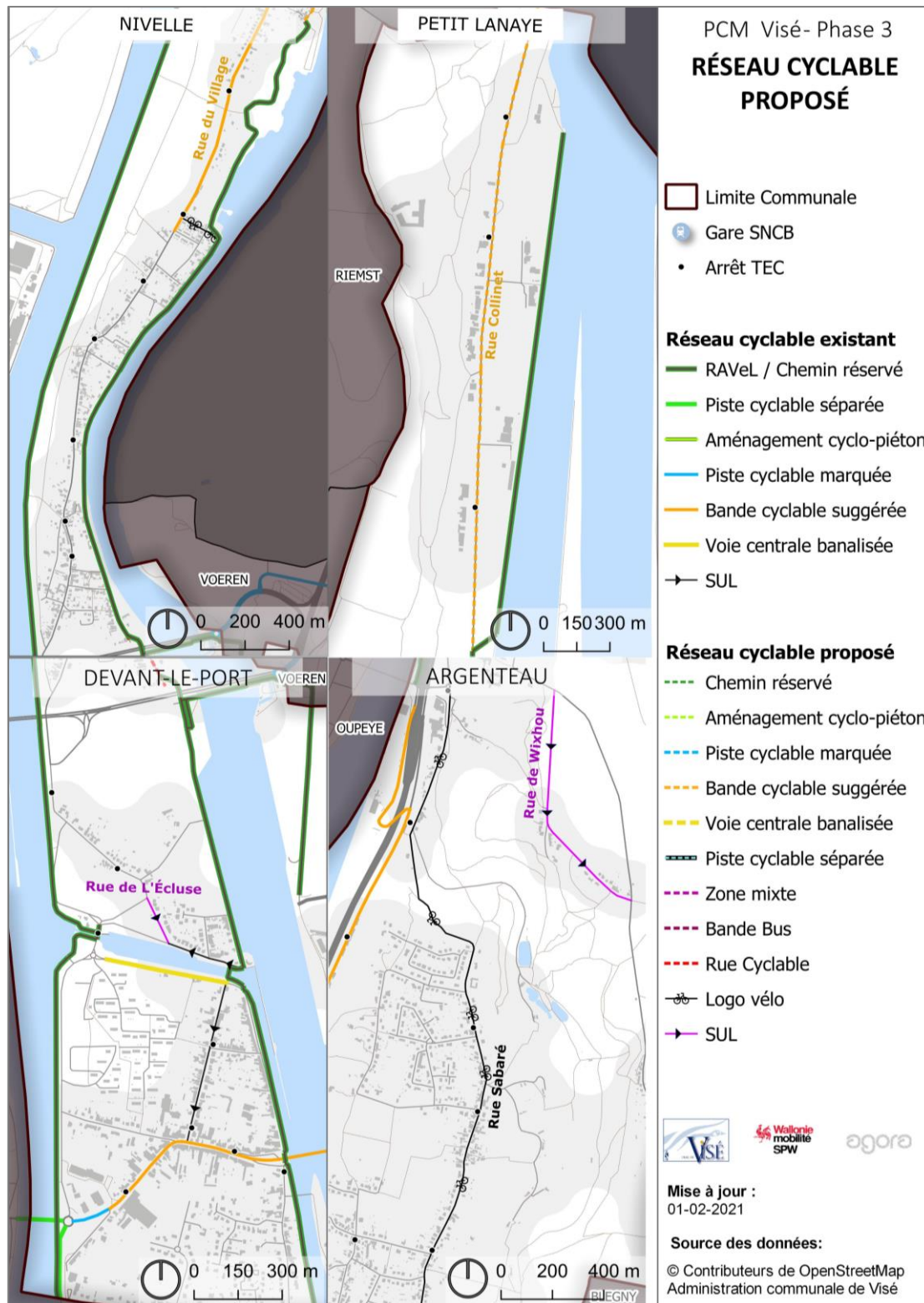


Figure 23. Réseau cyclable proposé - Détail par entité (Lixhe, Lanaye, Devant-le-Port et Argenteau)

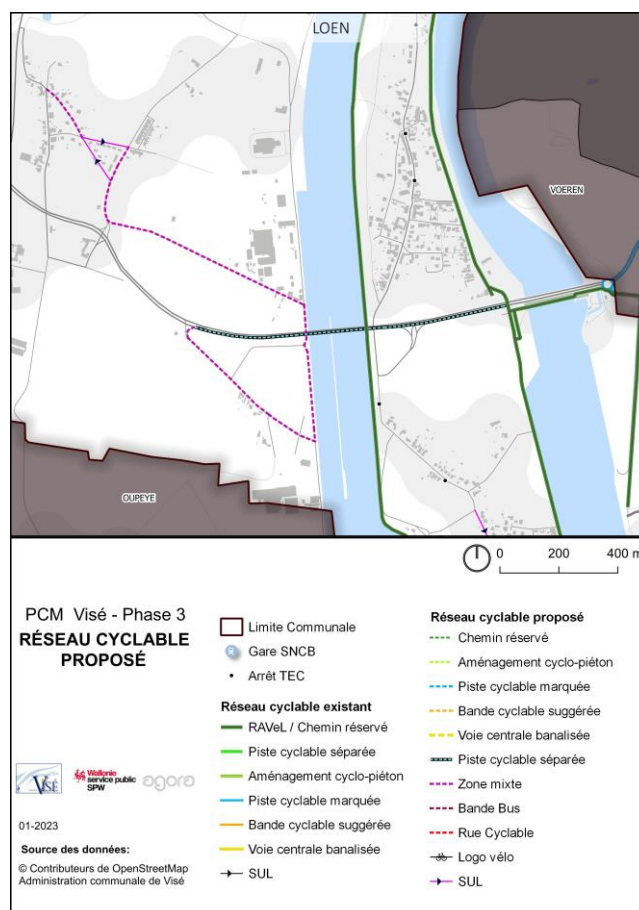


Figure 24 : réseau cyclable projeté - détail liaison Loën-Visé - source : Agora

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS POUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

Les **critères** qui ont permis de proposer les connexions cyclables reprises dans la carte ci-avant ont été développées à partir de :

- Identification des **pôles majeurs** au sein de la commune (pôles générateurs de déplacements, pôles d'intérêt touristique, administrations, etc.) ;
- Recherche du **chemin le plus direct** pour connecter les pôles identifiés ainsi que les villages de la commune et les communes voisines ;
- Les connexions vers et depuis les sections de **RAVeL** ont été privilégiées afin de pouvoir rejoindre cet axe cyclable principal connectant les communes voisines à l'est et à l'ouest ;
- Les **établissements scolaires** ont fait objet d'une considération particulière, notamment pour donner suite à l'intérêt manifesté lors des enquêtes scolaires de la part des élèves : les étudiants sont un **public cible** pour ce qui concerne la pratique du vélo.

En complément, les propositions de **zones apaisées** permettront de sécuriser et favoriser les déplacements doux dans la zone commerçante du centre-ville de Visé,

En réponse aux objectifs énoncés, l'aménagement cyclable proposé pour chaque tronçon du réseau a été décidé à partir de l'étude des éléments suivants :

- Hiérarchie viaire ;
- Régime de vitesse ;
- Largeur de la voirie.

À partir des caractéristiques liées à ces éléments, un aménagement a été proposé comme défini dans les guides des aménagements cyclables en Région Wallonne.

Le tableau ci-après reprend les aménagements cyclables proposés afin de constituer un **réseau continu** au sein de la commune comme représenté dans les cartes des pages précédentes ;

Aménagements cyclables proposés (hors SUL)

Localisation	Rue(s) concernée(s)	Aménagement proposé	Priorité	Remarques	Largeur (m)
Centre-ville	Rue de Maastricht	BCS	Court terme	Liaison : Visé – Mouland	6,8
	Rue de Berneau (N608)	BCS (Prolongement)	Court terme	Liaison : Visé – Berneau	6,4 – 6,8
	Rue de Mons	BCS Logo Vélo	Court terme		5,2 - 5,7
	Rue des Trois Rois	Rue Cyclable (*)	Moyen terme	Rue commerçante	4,2
	Rempart des Arquebusiers	BCS	Court terme	Stationnement en bataille	7,5 (hors stationnement)
	Avenue des Combattants	BCS Logo Vélo	Court terme	Largeur limite	6,3 - 6,5
	Rue de la Fontaine (N604)	BCS	Court terme		8,2 - 8,4
	Rue des Remparts	Zone mixte	Court terme	Zone 20	3

Localisation	Rue(s) concernée(s)	Aménagement proposé	Priorité	Remarques	Largeur (m)
	Rue du Perron	Zone mixte	Court terme	Zone 20	3,7
	Rue des Béguines	Zone mixte	Court terme	Zone 20	3,8
	Rue de la Chinstrée	Zone mixte	Court terme	Zone 20	3,3
	Rue des Trois Rois	Logo vélo	Court terme	Liaison vers le futur chemin réservé qui borde Dalhem	3,7 – 4,7
Petit Lanaye	Rue Collinet	BCS	Moyen terme	Liaison vers Maastricht (NL)	5,8 - 7
Lanaye	Rue du Village	BCS (Prolongement)	Moyen terme	Liaison : Lanaye : RAVEL	5,8 - 6
	Rue des Battes	BCS	Moyen terme	Liaison : Lanaye : RAVEL	5,2
Nivelle	Rue Joseph Claessens	Logo vélo	Court terme	Liaison : Nivelle : RAVEL	5,3
Loën-Visé (**)	Rue des Cimentiers	PCS	Long terme	Voirie 4 bandes avec berme centrale	14,6
Richelle	Rue de l'Oseraie / Rue de la Housse	Logo vélo	Court terme	Liaison de deux Chemins Réservés de part et d'autre	4,6
	Rue de Richelle (partie Ouest)	Logo vélo	Court terme		5,5
	Rue de Richelle (partie Est)	BCS	Court terme	Liaison avec Dalhem	6,5
Argenteau	Rue Sabaré	Logo vélo	Court terme	Axe important	5,8
Cheratte	Rue de Visé (N653)	Logo vélo	Court terme	Axe important	9,2 - 9,4

Figure 25 : Tableau des aménagements projetés

N.B. La rue cyclable a son intérêt si on enregistre 1.000 vélos/jour.

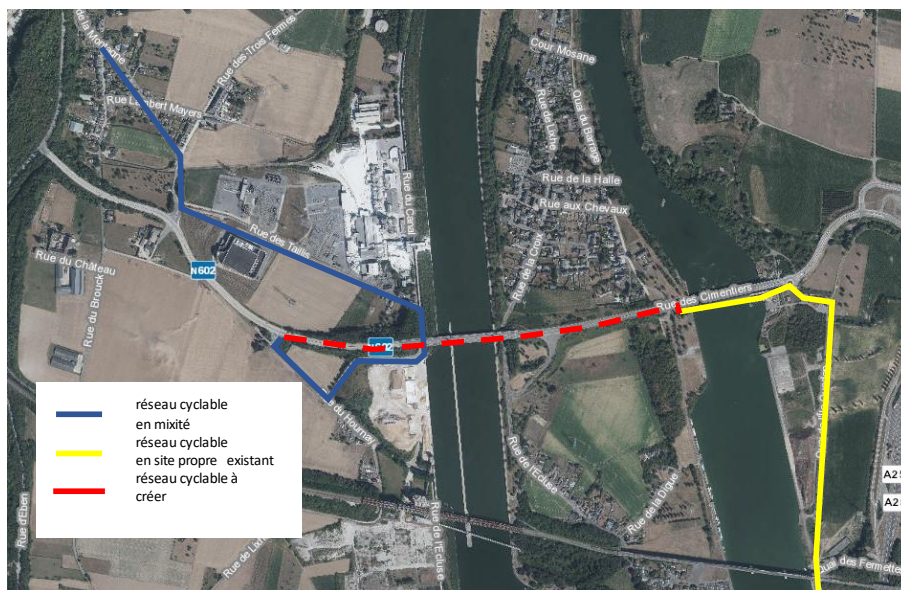
(*) La rue du Collège déjà aménagée en espace partagé ne se prête pas nécessairement à une rue cyclable où le vélo est prioritaire par définition. Avec le nombre de voitures garées, c'est communiquer une fausse information de priorité à un usager resté faible dans un tel contexte.

La rue cyclable se prête mieux à un tronçon de « délestage » parallèle à une rue commerçante où le vélo se déplace de manière continue. Dans une rue commerçante, les nombreux arrêts de vélo risquent de perturber les automobilistes devant leur laisser une priorité. Il est proposé dès lors de tester ces aménagements avant de pérenniser son aménagement avec une signalisation définitive.

(**) la Ville de Visé tient à long terme à mieux liaisonner Loën au centre-ville de Visé par le pont des Cimentiers.

Ces propositions d'aménagement nécessitent l'accord préalable de principe du SPW gestionnaire de la voirie régionale.

Cette PCS sera protégée par un rail de sécurité et des panneaux de signalisation rappelant les dangers potentiels liés à la présence d'une PCS le long d'une voirie de liaison.



Les 1.142 m de piste cyclable bidirectionnelle nécessitent un aménagement sécurisé au niveau des bretelles d'accès, où les véhicules motorisés vont couper la PCS pour quitter le rue des Cimentiers.



Figure 27 : coupe en travers de la situation projetée

On sera attentif à reprofiler les entrées et sorties de la N602 à hauteur de la bretelle de la rue de l'Ecluse et de la rue du Hournay.

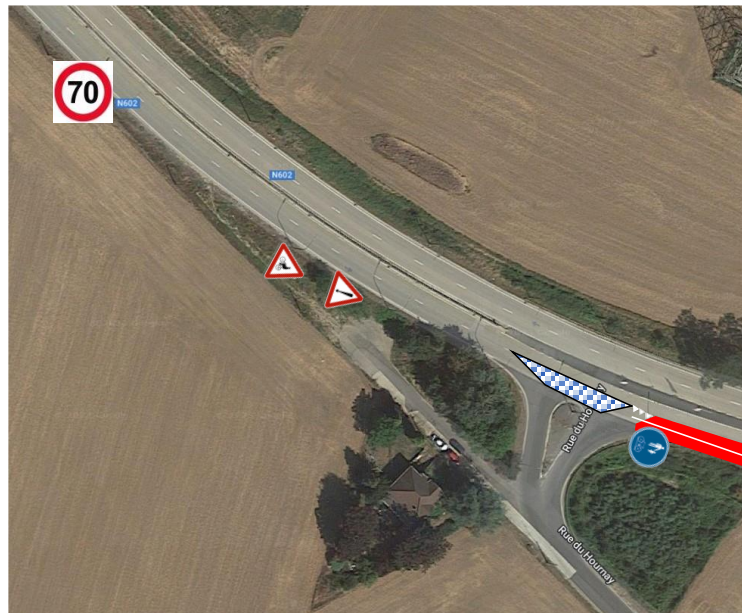


Figure 28 : aménagements au hauteur de la rue du Hournay - source : Agora

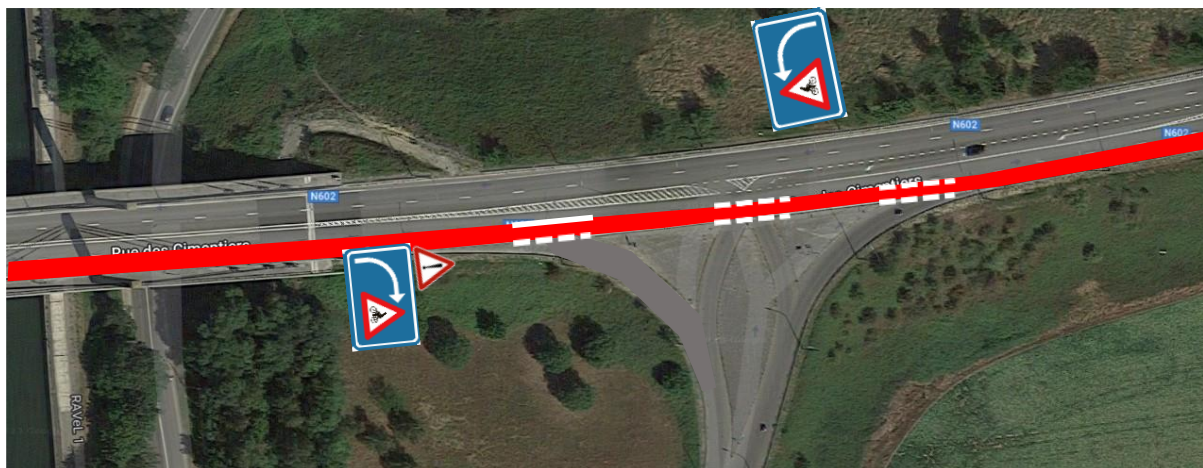


Figure 29 : dangers du passage de la PCS au niveau des bretelles de la rue de l'Ecluse - source : Agora

L'intensité de la circulation sur la N602 permet de mettre les PL sur une seule bande ; c'est déjà le cas à l'approche du rond-point de Navagne. A l'approche de la E25, la voirie d'accès se limite à une seule bande.

Toutefois, les interventions de génie civil restent importantes pour adapter le gabarit de l'axe surtout au niveau des bretelles d'accès conçues à l'époque pour du charroi motorisé de type industriel. Cette voirie a plutôt vocation de desservir carrière, grosses entreprises chimiques, centrales à béton.

La cohabitation modes actifs et poids lourds nécessitera toute la vigilance des acteurs et usagers à hauteur des traversées. Le placement de signaux F50 bis est recommandée.

Les aménagements cyclables proposés pour chaque tronçon de voirie ont été étudiés sur base des caractéristiques comme la largeur de la voirie, le type de trafic sur l'axe, etc. et il s'agit des typologies suivantes :

- **SUL (Sens Unique Limités)** : les Sens Uniques Limités (SUL) consistent à autoriser les cyclistes à circuler à contresens dans les rues à sens unique. Le SUL a pour but celui de promouvoir la pratique du vélo, compte tenu que les cyclistes ont la tendance à emprunter le chemin le plus court : il permet d'**éviter des détours** pas nécessaires en améliorant au même temps la **sécurité**, étant donnée la signalisation du passage de vélos. Sur les tronçons de voie où le SUL est instauré, le signal F19 doit être complété par un panneau additionnel M4 (cyclistes) ou M5 (cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs classe A), et le signal C1 par un panneau additionnel M2 (cyclistes) ou M3 (cyclistes et conducteurs de cyclomoteurs classe A).

Tableau 1. Panneaux à installer en cas de SUL (Source : Code de la Route Belge)



SUL proposés

Localisation	Rue(s) concernée(s)	Aménagement proposé	Priorité	Remarques	Largeur (m)
Centre-ville	Rue Sluse	SUL	Court terme		5,9
	Rue Dodémont	SUL	Court terme		4,8
	Rue du Gollet	SUL	Court terme	ARV	3,5
	Avenue Général Bertrand	SUL	Court terme		4
	Rue de la Trairie	SUL	Court terme		4,1
	Allée des Abeilles	SUL	Court terme		3,8
	Rue Derrière le Temple	SUL	Court terme		5,4
	Allée des Perruches	SUL	Court terme		4,5
	Allée des Abeilles	SUL	Court terme		3,8
Loën	Rue de Loën	SUL	Court terme		3,5
	Rue Lambert Meyers	SUL	Court terme		3,5
Devant-le-Pont	Rue de l'Écluse	SUL	Court terme		4,4
Richelle	Rue de Wixhou	SUL	Court terme		3,8
Argenteau	Rue Basse Voie	SUL	Court terme		4,6

	Rue des Cottages	SUL	Court terme		3,6
Cheratte	Rue Petite Route	SUL	Court terme	À intégrer dans le projet « Charbonnage »	3,5
	Rue Joseph Loest	SUL	Court terme		3,8
	Rue Olivier Malchair	SUL	Court terme		3,5
	Rue Noël Montrieux	SUL	Court terme	Section sud uniquement	3,9
	Rue Pierre Andrien	SUL	Court terme		4,4
	Rue Rissack	SUL	Court terme		3,8
	Rue Entre les Maisons	SUL	Court terme		4

- Limitation de vitesse à 30 ou 50 km/h** : Au sein du territoire communal on observe de nombreux tronçons où la largeur de la voirie ne permet pas la mise en place d'aménagements cyclables (largeur totale inférieure à 5 m), malgré la nécessité d'une connexion cyclable afin de donner continuité au réseau et de sécuriser les usagers ; il est toutefois possible de signaler la présence du passage de cyclistes, de façon à sécuriser ces derniers : lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h sur le tronçon de voirie concerné, un logo vélo est apposé au sol (un logo à répéter à chaque 50 m). Lorsqu'elle est limitée à 30 km/h, une rue cyclable est recommandée, si la configuration de la voirie le permet.
- Voie centrale banalisée (VCB)** : ce type d'aménagement est utilisé lors d'un trafic peu dense ; il prévoit une largeur minimale de chaque bande latérale de 1,25 m et une largeur de la voie centrale comprise entre 2,5 m et 3,5 m ; les vitesses sur les voiries où ce type d'aménagement est appliqué doivent être de 70 km/h maximum. La voie centrale banalisée présente un rapport **coût/efficacité** intéressant.
- Bande cyclable suggérée (BCS)** : dans le cas où l'aménagement d'une piste cyclable séparée n'est pas possible, la bande cyclable suggérée permet de signaler la **présence** éventuelle du cycliste ainsi qu'indiquer la **meilleure position** à adopter au sein de la rue ; en rétrécissant visuellement la chaussée, un ralentissement de la circulation est aussi généré. Il s'agit du type d'aménagement le plus souvent proposé à Visé grâce à son adaptabilité à des gabarits assez étroits. Les profils ci-après montrent les largeurs minimales à garder afin d'aménager de façon correcte la bande cyclable suggérée au sein de la voirie (Source : Les bandes cyclables suggérées – SPW) :



Figure 30. Exemple de voie centrale banalisée
(Source : ISBR)

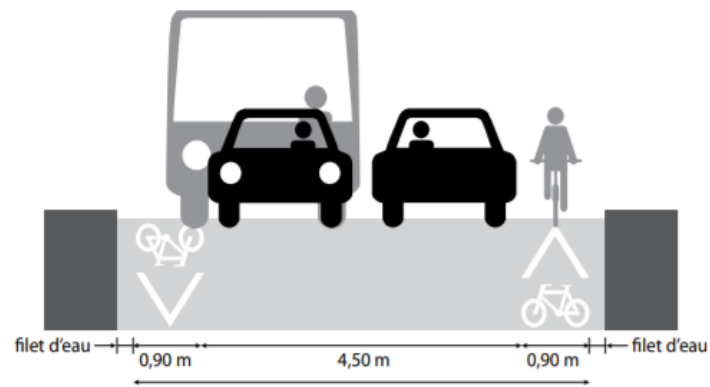


Figure 31. Profil de dimensionnement vélo-auto-auto-vélo sans bande de stationnement

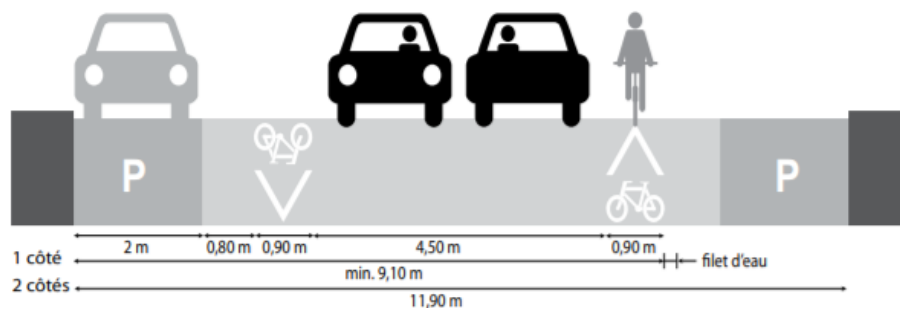


Figure 32. Profil de dimensionnement vélo-auto-auto-vélo avec bande de stationnement latéral (d'un ou des deux côtés). En l'absence de stationnement d'un des deux côtés de la voirie, la zone tampon (80 cm) peut être ramenée à la largeur du filet d'eau (20 - 30 cm)

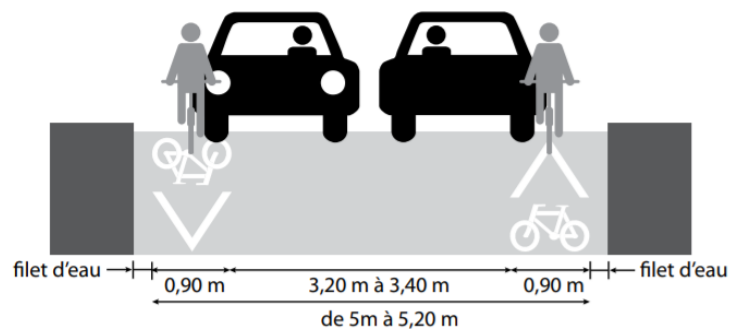


Figure 33. Profil de dimensionnement vélo-auto-vélo sans bande de stationnement

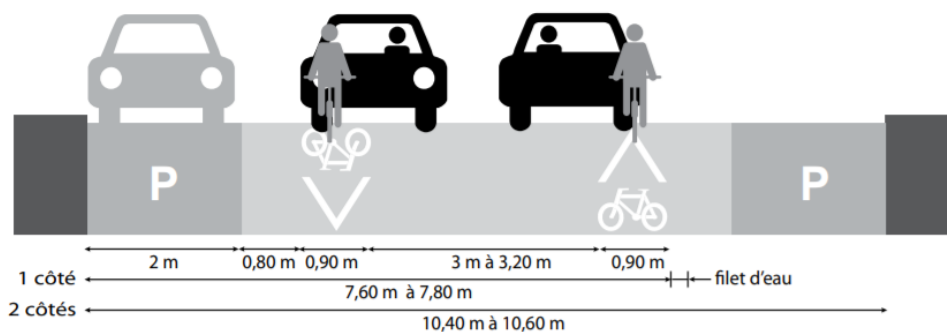


Figure 34. Profil de dimensionnement vélo-auto-vélo avec bande de stationnement (d'un ou des deux côtés) ; en l'absence de stationnement d'un des deux côtés de la voirie, la zone tampon (80 cm) peut être ramenée à la largeur du filet d'eau (20 - 30 cm)

- **Piste cyclable marquée (PCM)** : la piste cyclable marquée a une largeur standard de 1,3 m marquée compris (on peut descendre à 1,1 m comme largeur minimale) ; si possible, une largeur de 1,5 m est conseillée afin d'avoir un aménagement optimal. Si les vitesses sont supérieures à 50 km/h une **surlargeur de sécurité** doit être garantie par exemple avec une ligne blanche continue, des délimiteurs de trafic ou une zone d'évitement entre la piste cyclable et la chaussée. À partir de 70 km/h, il convient d'envisager un aménagement de type « piste cyclable séparée ». Aucun aménagement de ce type n'est possible à Visé.



Figure 35. Exemple de piste cyclable marquée avec surlargeur de sécurité et marquage de bord fictif
(Source : Sécurothèque SPW)

- **Piste cyclable séparée (PCS)** : la piste cyclable séparée représente l'aménagement **le plus sécurisant** pour le cycliste, s'agissant d'une **séparation** complète par rapport au reste de la chaussée ; des pistes uni ou bi directionnelles peuvent être proposées sur base du contexte et de l'espace à disposition ; la piste cyclable séparée doit garder une largeur minimale de 1,3 m s'il s'agit d'une piste unidirectionnelle et de 2 m dans le cas d'une piste bidirectionnelle. Malgré ce type d'aménagement soit le plus conseillé, aucun endroit à Visé ne peut le prévoir, à cause de l'espace nécessaire pour pouvoir l'aménager. On le regrettera donc pour les aménagements de la N 653.



Figure 36 : Exemple de piste cyclable séparée
(Source : Sécurothèque SPW)

SOURCE À CONSULTER

SECUROTHEQUE

Dossier thématique de la Sécurothèque

Fiche n°39 quel aménagement choisir ?

Fiche n°71, 90, 286, 290, 291, 295, 296 [les_sites_partages_bus-velo.pdf \(wallonie.be\)](#)

FICHE ACTION 05 : INFRASTRUCTURES DE STATIONNEMENT VÉLO

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le nombre de cyclistes varie en fonction de la qualité des infrastructures mises à leur disposition. Disposer d'une **infrastructure de stationnement** sûre et bien localisée **aux points d'origine et de destination**, est une condition essentielle à respecter.



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW
TEC et SNCB
GRACQ

FINANCEMENT

Subsides TEC pour abris voyageurs et vélos

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Variable suivant modèle

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de racks et abris
- Nombre de vélos stationnés
- Nombre de vols et dégradations

IMPACTS

- +
- Incitants à prendre le vélo
- Promotion du vélo pour les déplacements au quotidien
- Aménagement complet des pôles attractifs
-
- Equipement mal utilisé et mal entretenu

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS POUR LES

La mise en place d'espaces de stationnement vélo au sein du territoire communal doit répondre aux critères suivants :

- Proximité : de préférence à quelques pas de l'entrée du lieu à accéder ;
- Accessibilité : accès direct depuis l'espace public, sans escaliers et autres obstacles ;
- Sécurité : bien visible et bénéficiant de contrôle social et/ou de surveillance caméra ;
- Fonctionnalité : aisé à l'usage, toiture contre la pluie pour des durées de + de 2 à 4 h ;
- Quantité : idéalement on doit toujours avoir quelques places libres aux moments les plus fréquentés.

Le type d'équipement à proposer dépend de la durée du stationnement, et il recouvre une grande importance afin d'éviter le vandalisme. La durée du stationnement est définie à partir du type de pôle où on envisage d'aménager un parking vélo ; à Visé, les pôles générateurs de déplacements identifiés font essentiellement partie des catégories suivantes :

- Administration ;
- Commerces ;
- Arrêts TEC ;
- Halte et Gare SNCB avec des box sécurisés pour les VAE ;
- Écoles ;
- Loisirs comme la Capitainerie

La localisation du stationnement vélo doit répondre à certains critères afin de garantir l'attractivité de ceci :

- **Distance de marche** contenue (ne pas dépasser le 200 m pour les emplacements sécurisés et les 50-60 m pour les emplacements non sécurisés) ;
- Rendre **visible** le stationnement, afin de permettre le contrôle social et une facile identification (prévoir une signalisation du parking vélo si la visibilité n'est pas optimale) ;
- Prévoir l'**éclairage** du dispositif ;
- Le stationnement vélo doit être facilement **accessible**, de façon que les cyclistes ne doivent pas exécuter de manœuvres dangereuses ou compliquées pour s'y rendre.

LES ÉQUIPEMENTS CONSEILLÉS POUR L'ESPACE PUBLIC

Chaque destination du cycliste nécessite une solution de stationnement vélo qui soit appropriée en fonction de la situation ; ainsi, le type d'infrastructure à envisager pourra être :

- Arceaux non-couverts ;
- Arceaux couverts ;
- Box vélos ;
- Local à l'intérieur de l'immeuble de destination.

Les **arceaux** sont une option qui ne demande pas beaucoup d'espace et peut être facilement installée aux endroits dispersés ; ils répondent aux critères de **facilité d'installation**, difficulté de les vandaliser, **commodité** pour les cyclistes et il est également possible de choisir des modèles en harmonie avec le mobilier urbain environnant. Il s'agit d'une option conseillée pour un stationnement de courte durée.

On placera les arceaux de préférence :

- Dans un endroit bien visible (contrôle social) ;
- À proximité de l'entrée piétonne des bâtiments.

Le modèle d'arceau recommandé a récemment évolué du modèle traditionnel de tubes cylindriques vers des modèles à aciers plats, en raison de l'usage par les voleurs d'outils de découpe de plomberie auxquels les arceaux cylindriques sont plus vulnérables.



Figure 37 : modèle d'arceau en U



Figure 38 = modèle d'arceau en acier plat

Les **arceaux couverts** sont conseillés dans le cas d'un stationnement de plus longue durée par rapport aux arceaux non-couverts (administrations, écoles, ...), avec le but de protéger les vélos et surtout leurs équipements.



	Description	Schéma	Caractéristiques		
			Protection contre le vol et le vandalisme	Durée de stationnement	Adéquation pour une utilisation Jour / nuit
Mini	Espace de stationnement non couvert, à l'extérieur		★	🕒	○
Midi	Espace de stationnement couvert, à l'extérieur		★	🕒🕒	○
Maxi	Locaux fermés / Endos couverts		★★	🕒🕒🕒	○●
	Garage souterrain (en combinaison avec les autos)		★★	🕒🕒🕒	○●
	Vélostation (avec surveillance et d'autres services)		★★★	🕒🕒🕒	○●

★ moyen

★★ élevé

★★★ très élevé

🕒 courte durée (≤4h)

🕒🕒 durée variable

🕒🕒🕒 longue durée (≥4h)

Figure 39. Tableau reprennent les options envisageables lors de la conception de places de stationnement vélo (Source : CeMathèque n°46)

Les **box vélos** sont une option sécurisée qui occupe cependant beaucoup de place et qui a un coût plus élevé par rapport aux arceaux ; dans certaines situations, notamment où les systèmes de surveillance et de contrôle social ne sont pas réalisables, les casiers à vélos peuvent constituer une solution alternative aux arceaux. Avec l'apparition des VAE, il est conseillé de prévoir quelques emplacements sécurisés là où le contrôle social n'opère pas.



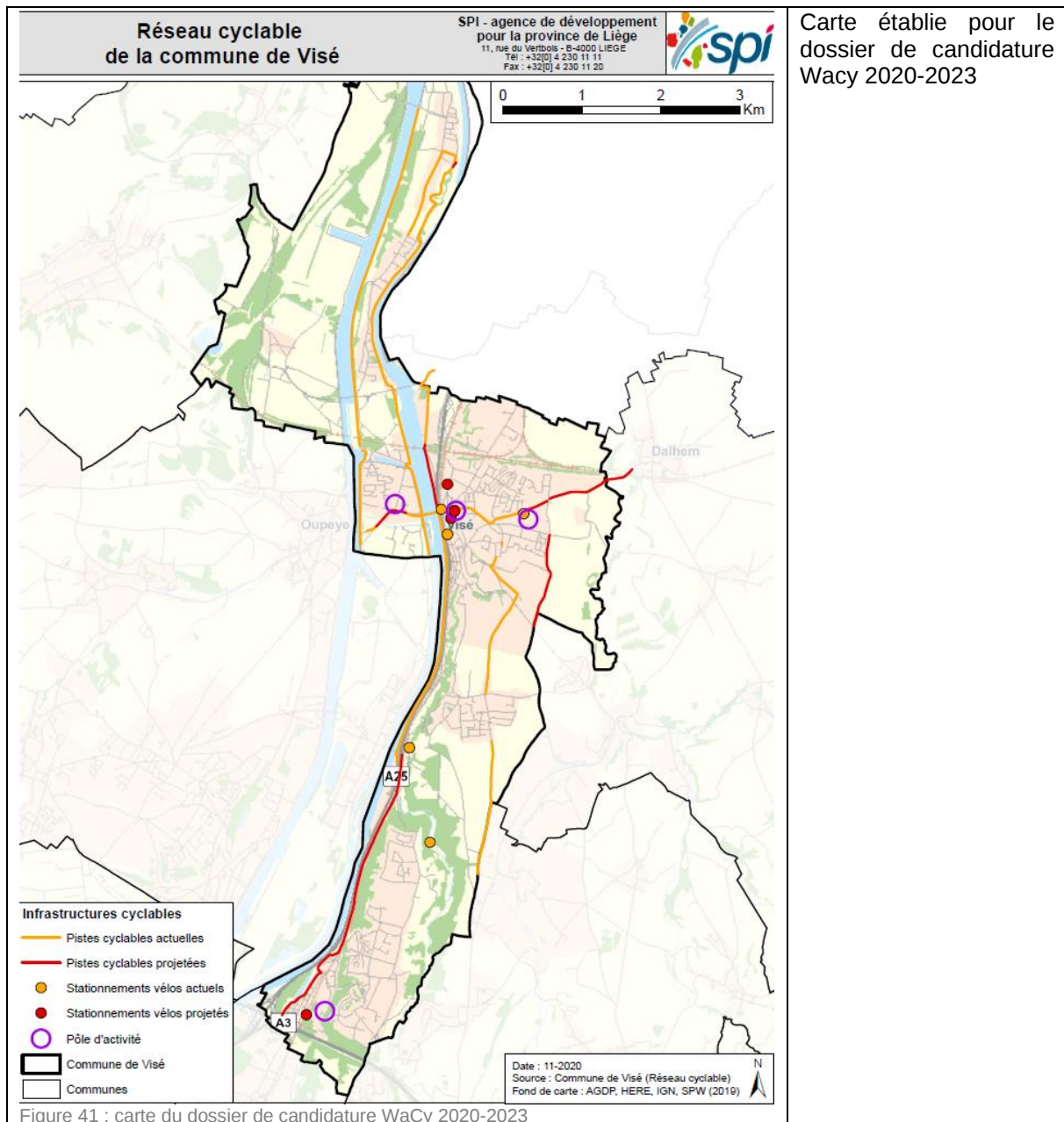
Figure 40 : modèle de parking vélo sécurisé avec boîtier d'accès relié à une application digitale

Dans le cadre de POLLEC, la commune a voulu promouvoir le vélo électrique en plaçant des racks VAE avec boîtier d'alimentation des batteries sécurisé à 4 endroits différents :

- 1 rack pour 3 vélos au hall omnisport
- 1 rack pour 2 vélos au centre culturel de la Basse Meuse
- 1 rack pour 3 vélos aux étangs de la Julienne (point nœud)
- 1 rack pour 3 vélos à la Capitainerie

La Spi a relevé 5 aménagements d'arceaux sur le territoire. L'enquête scolaire n'a pas défini si les écoles secondaires offraient des arceaux au sein de leur infrastructure.

La future Eurogare sera équipée de box sécurisés pour les VAE.



Si on favorise les déplacements à vélo en créant des SUL notamment, il est utile de prévoir des arceaux aux endroits stratégiques. La place reine Astrid semble tout indiquée pour être équipée de quelques arceaux.

De même le passage entre la rue des Béguines et la rue de la Chinstrée (nombreux recoins au stationnement voiture interdit) et l'espace devant le musée d'histoire pourraient être équipés de 2-3 arceaux dans le jardin.

Il vaut mieux mettre de plus petites structures de 2-3 arceaux mais dispersées ; les cyclistes ne faisant pas plus de 50 à 100 m à pied de leur destination !

Voir fiche action n° 04 réseau cyclable structurant

CRITÈRES D'ESTIMATION DES BESOINS

Les principaux indicateurs dont on dispose en Belgique par rapport aux déplacements à vélo sont ceux de l'enquête BELDAM : 4% des wallons effectuent des déplacements à vélo tous les jours et 7% une à quelques fois par semaine. L'âge joue un rôle important : un usage régulier est plus marqué chez les moins de 25 ans.

Afin de favoriser l'usage du vélo, il faut proposer une offre minimale de stationnement vélo ; les propositions suivantes sont adaptées sur base de recommandations en Région Wallonne :

- **École** : 1 place vélo pour 20 élèves ;
- **Administration** : 2 places par réception ;
- **Commerce** : 1 place pour 100 m² de surface commerciale ;
- **Arrêt TEC** : 2 places aux arrêts avec un grand nombre de montées / jour > 60 montées ;
- **Gare SNCB** : 4 places.

Les critères ci-dessus ont été utilisés pour estimer le besoin en stationnement vélo aux pôles générateurs de déplacements. Il est toutefois nécessaire de contextualiser et d'estimer le besoin en stationnement au cas par cas ; une adaptation du nombre de places de parking vélo a été proposée afin de mieux satisfaire le contexte visétois.

Le tableau ci-après reprend les endroits où l'aménagement d'un parking vélo est conseillé, sur base des considérations précédentes :

Type	Nom	Type de support	Nombre de places	Remarques
Arrêt de bus	VISÉ - Place des Déportés	Arceaux couverts	4 places vélo proposées	
Arrêt de bus	VISÉ - Gare SNCB	Arceaux couverts	Deux parkings vélo existants : 6 places non couvertes 12 places vélos couvertes	Le stationnement à la gare SNCB est suffisant
Arrêt de bus	VISÉ - Hôtel de Ville	Arceaux couverts	3 emplacements vélos non couverts 16 places vélo couverts proposées	Ce nouvel emplacement couvert servirait à la fois à l'administration communale et à l'arrêt de bus fort fréquenté
Arrêt de bus	CHERATTE – Passage à niveau	Arceaux couverts	4 places vélo proposées	Trottoirs étroits
Arrêt de bus	CHERATTE - Écoles	Arceaux couverts	4 places vélo proposées	Charbonnage du Hasard à proximité et du centre sportif
Arrêt de bus	CHERATTE - Église	Arceaux couverts	4 places vélo proposées	
Administration	Hôtel de Ville	Arceaux couverts	3 emplacements vélos non couverts 16 places vélo couverts proposées	Ce nouvel emplacement couvert servirait à la fois à l'administration communale et à l'arrêt de bus fort fréquenté

Type	Nom	Type de support	Nombre de places	Remarques
École secondaire	Institut du Sacré-Cœur	Arceaux couverts	50 places vélo proposées (à rajouter sur base de la demande réelle)	940 élèves
École secondaire	Athénée Royal de Visé	Arceaux couverts	65 places vélo proposées (à rajouter sur base de la demande réelle)	1300 élèves
École secondaire	Collège Saint-Hadelin	Arceaux couverts	60 places vélo proposées (à rajouter sur base de la demande réelle)	1167 élèves
École secondaire	Institut industriel Saint-Joseph	Arceaux couverts	15 places vélo proposées (à rajouter sur base de la demande réelle)	300 élèves
Équipement sportif	Piscine de Visé	Arceaux couverts	8 places vélo proposées	
Équipement sportif	Tennis Club de Visé	Arceaux couverts	4 places vélo proposées	
Équipement sportif	Hall Omnisport et Stade communal	Arceaux couverts	12 places vélo proposées	
Équipement sportif	Tennis Club Belle Fleur (Cheratte Hauteurs)	Arceaux couverts	4 places vélo proposées	
Équipement sportif	Tennis Club Richellois	Arceaux couverts	4 places vélo proposées	

INTERMODALITÉ VÉLO – BUS

L'**intermodalité** implique la possibilité de pouvoir changer de moyen de transport à un moment donné le long d'un trajet.

La fréquentation des arrêts TEC (nombre de montées / jour) justifie la mise en place de stationnement vélo, afin d'assurer la possibilité d'intermodalité. S'agissant souvent d'un stationnement de longue durée, les **arceaux avec abri** sont la solution la plus indiquée aux arrêts de bus. Il est important de placer l'abri de façon que la distance de marche entre ceci et le bus soit réduite au minimum.

Il s'avère que la grande majorité des usagers TEC sont des étudiants qui viennent dans le centre-ville de Visé et rejoignent à pied leur école respective. Il ne semble donc pas utile d'équiper tous les arrêts bus du centre-ville d'arceaux vélo. De même les habitants du centre-ville qui veulent prendre un bus se déplacent à pied vers les arrêts.

Cependant il est intéressant de motiver les étudiants du secondaire qui habitent dans un rayon de 5 km à venir à vélo à l'école pour désengorger les bus et au mieux en limiter le nombre aux heures de pointe (problème de stationnement et de circulation surtout dans le centre de Visé).

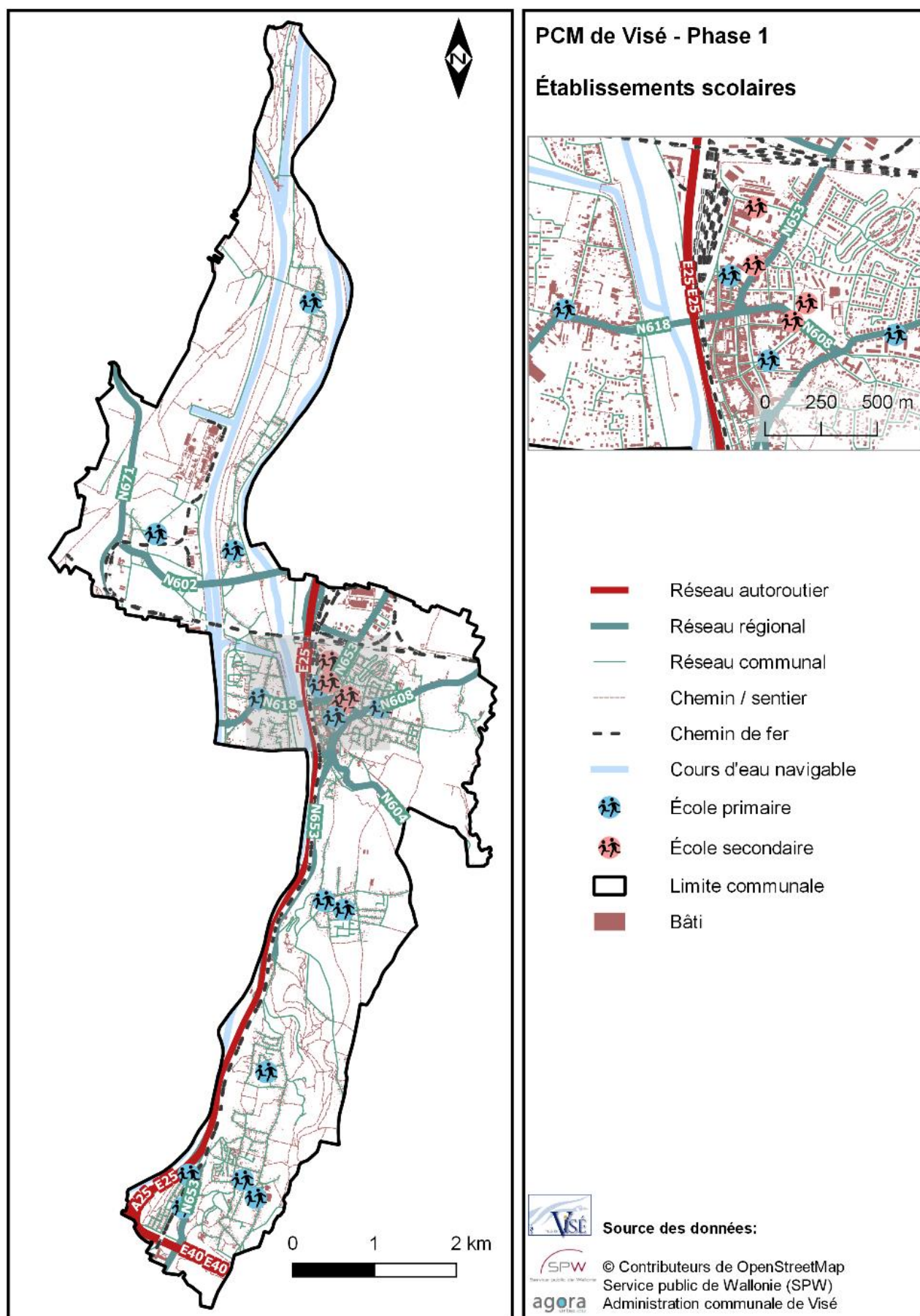


Figure 42 : localisation des établissements scolaires

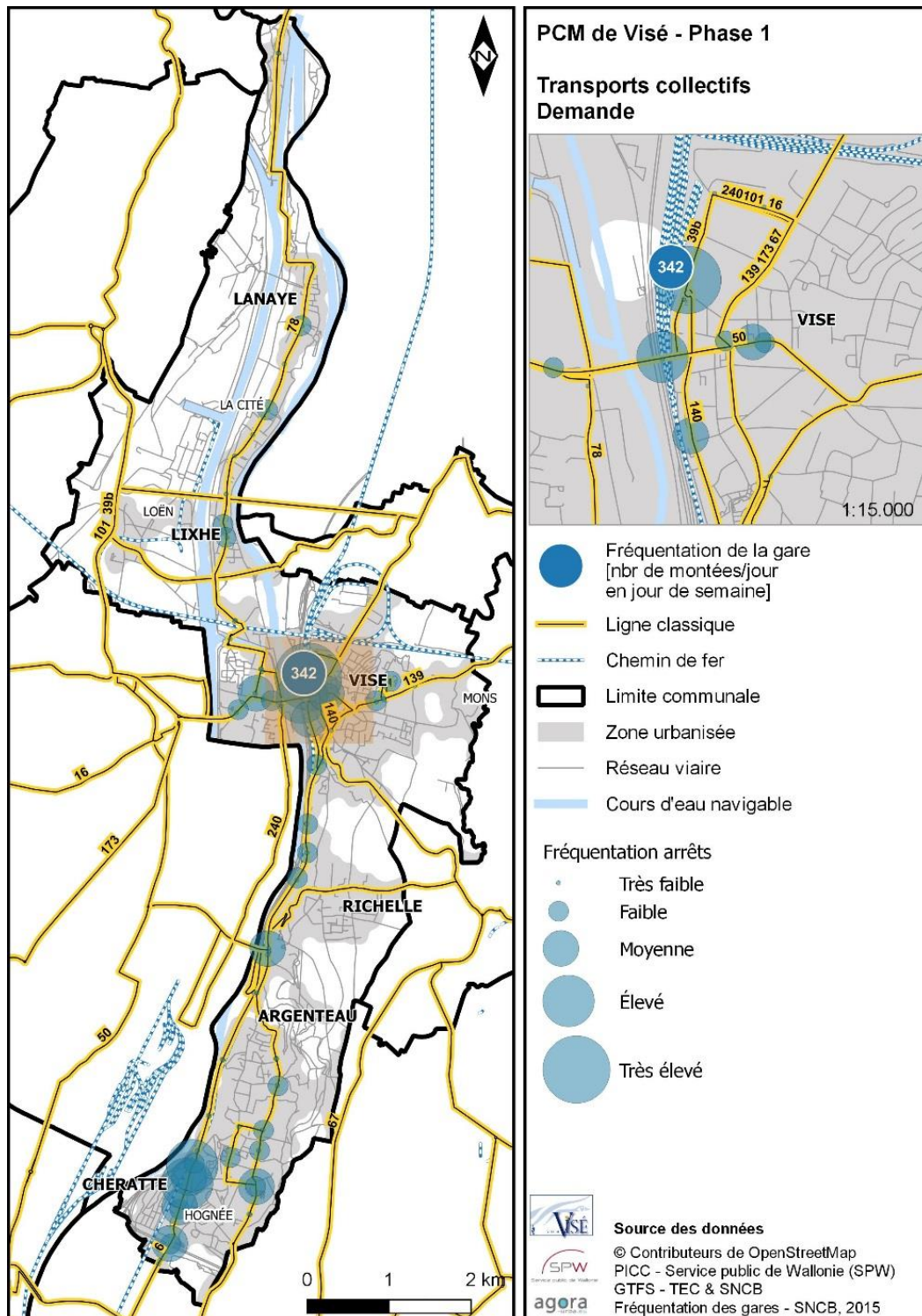


Figure 43 : demande aux arrêts de transport collectif

Il est peut-être aussi plus utile dans le cadre de Visé, commune cyclable pilote, de prévoir des arceaux à certains arrêts de bus situés aux extrémités de la commune tel que l'arrêt à Cheratte : rue de l'Eglise-rue Sabaré, ou encore la rue Berneau à hauteur du hameau de Mons, rue de Richelle à hauteur des résidences Jacques Lambert et rue Sur la Carrière sur la ligne n°67 (avant la descente vers la vallée de la Meuse) et ce, à titre plus promotionnel qu'utilitaire pour montrer qu'en entrée de commune, il y a une réelle volonté de pratiquer le vélo.

Cela permet à terme de rabattre les usagers sur des lignes de bus plus attractives et gagner en cadence si on peut limiter les détours dans certains quartiers.

Cheratte – rue Sabaré -rue de l'Eglise– ligne TEC n° 240		Arceaux près de la cabine électrique
Richelle – rue Richelle-rue Sur la carrière – ligne Tec n° 67		Arceaux avant la descente vers la Meuse sur laquelle une piste cyclable n'est pas envisageable pour descendre vers la chaussée d'Argenteau
Richelle – résidence J. Lambert) ligne TEC n°67		Arceaux sur parking comme incitant (< 60 montées)
Rue de Berneau à hauteur du hameau de Mons) ligne TEC n° 139		Arceaux pour intermodalité et invitation à prendre le bus pour rejoindre Visé centre (alternative par rue de Mons – 2 km) (< 60 montées)

- ARGENTEAU pont (parking co-voiturage récemment aménagé - manque arceaux côté Meuse)



Figure 44 : pôle multimodal d'Argenteau

Belle réalisation multimodale : piétons ; cyclistes, usagers des Tec, co-voiturage... même une boîte aux lettres Bpost et des bulles à verre enterrées !

La **gare SNCB de Visé** est déjà équipée de quelques emplacements **vélo et moto**. Avec la promotion de l'usage du vélo, il faudra certainement prévoir plus d'emplacements dans les aménagements de la Halte métropole VISE telle que prévue dans les futurs plans d'aménagement d'Infrabel.

La future **halte SNCB de Cheratte** sera aussi aménagée en plateforme multimodale où la part modale du vélo devra occuper une place non négligeable.

Le dimensionnement des parkings vélo est à décider au cas par cas, en fonction de la demande potentielle et de la place disponible ; on peut envisager d'équiper les arrêts mentionnés avec un minimum de 2 arceaux (soit 4 places de stationnement vélo) et décider à la suite des observations si la demande justifie plus de places.

En ce qui concerne les autres **établissements scolaires** non repris dans le tableau ci-avant, une estimation peut être faite à partir des résultats des enquêtes scolaires (*) :

- **Enseignement fondamental** : 2% de répondants indique « aucun obstacle » à l'utilisation du vélo, un pourcentage qui peut être considéré comme base de départ, notamment si des actions de promotions du vélo sont menées aux écoles (brevet du cycliste, etc.) ;
- **Enseignement secondaire** : pour les écoles secondaires, 4% de répondants jugent de n'identifier « aucun obstacle » par rapport à l'utilisation du vélo ; comme proposé pour les établissements primaires, il s'agit d'un facteur à considérer pour l'estimation des places vélo à aménager pour chaque établissement.

(*) l'enquête scolaire n'a montré aucune propension à pratiquer le vélo ni dans le secondaire, ni dans le fondamental. Des campagnes de sensibilisation devront être menées même si la Ville procède à des aménagements d'abords et des placements de racks.

Une fois estimé le besoin et défini le nombre de places sur base des considérations précédentes, une adaptation doit être faite sur base de la **réelle utilisation**, de façon à rajouter des emplacements si on observe une demande qui le justifie.

Il est évident que les pôles attractifs que représentent les banques, magasins, bureaux de services comme les mutuelles, les maisons de l'emploi, doivent aussi équiper leurs abords de racks à vélos couverts ou non selon la durée des stationnement.

SOURCE À CONSULTER

SECUROTHEQUE :

Dossier thématique de la Sécurothèque <http://www.securotheque.be/dossiers-thematiques/dossier-thematique-les-cyclistes/>

Fiche n°39 quel aménagement choisir ?

Fiche n°71, 90, 286, 290, 291, 295, 296

Fiche stationnement de la Sécurothèque

FICHE ACTION 06 : LA PROMOTION DES VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE (VAE)

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Définition

Un vélo à assistance électrique (VAE), souvent sous la dénomination commune 'vélo électrique' est un véhicule dérivé de la bicyclette, équipé d'un moteur électrique auxiliaire et d'une source d'énergie. Contrairement aux cyclomoteurs, sur un VAE, il faut pédaler pour que le moteur entre en fonction afin d'amplifier le mouvement. Cela signifie que l'assistance ne peut fonctionner sans apport d'énergie humaine.

Historique



- **Aux environs de 1880 :** invention de la chaîne à vélo.
- **1888 :** invention du pneumatique.
- **1895 :** l'un des premiers VAE à moteur dans la roue recensé, et monté dans la roue arrière d'une draisienne.
- **1897 :** l'un des premiers VAE à moteur pédalier recensé avec une transmission par poussoirs.
- **1899 :** l'un des premiers VAE à moteur à friction sur le pneumatique recensé.
- **La période post-crise de 1929 jusqu'aux années 1980,** a vu l'émergence de nombreuses productions de petites séries. Les progrès significatifs en matière de motorisation électrique, d'électronique de puissance, et surtout de stockage d'énergie par accumulateurs rechargeables ont complètement modifiés la conception de deux roues.
- **1993 :** la technologie Yamaha au service du VAE ce qui a ouvert une ère nouvelle où la technologie devait aller à la rencontre des besoins des utilisateurs. Ainsi, l'offre s'est considérablement élargie depuis.



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Commune de Visé
Inter-Environnement Wallonie
Région wallonne
Asbl GRACQ et ProVélo

FINANCEMENT

Divers

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

- 2.000 € : par exemple pour 20 primes de 100 € à l'achat d'un VAE par année budgétaire
- 10.000 € par exemple achat de 5 VAE à 2.000 € pour des tests par la population ; ce budget peut-être fortement adouci si on offre la possibilité d'achat par le testeur à l'issue du test, s'il est concluant.

IMPACTS



- **2003** : ce n'est qu'en 2003, que le premier vélo à batterie lithium est apparu sur le territoire européen. Simple, économique et non polluant, le domaine de prédilection du VAE est la ville moderne. Les nouvelles technologies respectent les promesses du VAE : économique et durable afin d'attirer sur le long terme les futurs utilisateurs.

+

Les VAE connaissent un développement considérable depuis le début des années 2000. Aujourd'hui, ils représentent un tiers des ventes en vélos en Belgique et cette proportion continue de progresser avec +3,2% entre 2014 et 2015¹.



Le speed-pedelec pouvant atteindre 45 km/h et ne pouvant utiliser les pistes cyclables. Il entre dans la catégorie vélo moteur

-

- Un moyen pratique et confortable.
- Une solution écologique pour la diminution de la pollution de l'air et autres. Les VAE ont l'avantage de ne presque pas produire de CO₂ ni aucun autre gaz à effet de serre ou de particules fines. On peut aussi les adapter à la plupart des énergies renouvelables².
- Les bénéfices pour la santé et une bonne forme physique.
- Distances parcourues : plusieurs études³ ont montré que le VAE est le mode de transport le plus rapide dans un milieu urbain sujet à la congestion automobile avec une vitesse moyenne de 19km/h.
- Véloce et facile à manipuler le VAE offre une aisance de circulation sur diverses topographies (montées, vent, pentes, etc.).
- Le coût d'acquisition (entre 1000 et 4000€).
- Un poids important. Equipé d'une batterie et d'un moteur, son poids est un inconvénient pour les cyclistes.
- La batterie reste un des points faibles du VAE. En moyenne, il faut recharger la batterie tous les 30 à 70km
- La batterie d'un VAE est aussi sensible aux différences de température et aux chocs. La distance effective parcourable diminue en hiver.
- Les distances de freinage sont plus importantes.
- La maniabilité du VAE est réduite par son poids plus important, ce qui entraîne plus fréquemment des pertes de contrôles de l'utilisateur.
- Augmentation du nombre d'accidents impliquant un vélo et/ou un piéton par manque d'habitude de cohabitation

¹ Source : Velofolies, 2015

² Un panneau solaire de 30cm² placé sur le toit d'une habitation peut recharger le VAE pour environ 5000km.

³ 6-t, 2014, BFU, 2015, etc.

Fonctionnement

Le VAE est un vélo qui comporte une assistance électrique et il a comme objectif de fournir un complément au pédalage. Il est constitué d'un moteur (qui peut être situé dans la roue avant ou arrière dans le pédalier et quelque fois déporté par courroie), d'une batterie (qui apporte une autonomie plus ou moins importante), d'un contrôleur et de capteurs (Fig. 1). Le vélo dispose d'un capteur magnétique qui reçoit l'information lorsque l'utilisateur pédale et transmet l'information à un variateur qui calcule la puissance qu'un moteur devra délivrer.

Les VAE utilisent principalement la batterie lithium (Fig. 2) (les autres technologies – plomb ou nickel – ont été progressivement abandonnées sur les VAE en Europe).

Le moteur peut produire jusqu'à 90% de l'énergie nécessaire pour faire avancer le vélo.



Figure 45. Eléments du fonctionnement du VAE



Figure 46. Batterie VAE lithium

Législation

Dès 1992, l'Union Européenne a établi la Directive 92/61/EEC qui fixe les caractéristiques des véhicules motorisés à deux ou trois roues. Cette directive fait notamment la distinction entre le vélo à assistance électrique et le vélo électrique.

Ainsi, le VAE est défini par :

- La vitesse maximale est de 25km/h ;
- L'assistance électrique est uniquement active lors du pédalage et se coupe au-delà de 25 km/h ;

En Belgique, depuis le 1er octobre 2016, le cadre réglementaire a été adapté et définit trois types de vélos électriques la puissance du moteur est inférieure à 250 Watts.

Tendances

Le 'bonus écologique' et les autres avantages du VAE sont représentés par une croissance remarquable. Notons que les VAE représentaient le 10% des ventes de vélos en France en 2017. En effet, les VAE (ainsi que les vélos électriques en générale) sont en train de conquérir presque tous les marchés européens.

Aux Pays-Bas, ils représentent une part de plus de 20% en nombres de ventes mais 40% en valeur de vente. En Allemagne, ces pourcentages sont respectivement de 10% et 20%. Plus d'un million de vélos électriques sont vendus chaque année en Europe, contre 300.000 en 2008. Aux Pays-Bas, les tendances qui se dégagent en matière de marché et de mobilité sont claires. En Belgique, les ventes de VAE continuent à augmenter, aussi. En 2017, ce n'est pas moins de 45% des 485.168 bicyclettes vendus en Belgique qui étaient électriques, ce qui donne en chiffres absolus environ 218.000 VAE (2017), soit 17% de plus qu'en 2016 et presque 46% qu'en plus 2015.

Le potentiel est important car concerne une partie conséquente de la population :

- ➔ Les personnes âgées n'ayant plus la condition physique suffisante pour pratiquer du vélo « classique » régulièrement
- ➔ Les navetteurs ayant des distances importantes à parcourir (>5km) ou devant affronter des dénivelés importants, ce qui est un élément important en Belgique francophone
- ➔ Des personnes ayant un handicap physique
- ➔ Ceux qui veulent faire de longues balades en week-end
- ➔ Avec la pandémie et malheureusement les attentats, les comportements ont changé, surtout en ville où des personnes ont volontairement opté pour le vélo comme mode de transport au quotidien

A noter le développement d'autres variantes de vélos à motorisation électrique :

- Le « speed-pedelec » : c'est de fait un vélomoteur électrique qui permet d'atteindre les 45 km/h. Il est à considérer du point de vue réglementaire comme un cyclomoteur classe B, qui requiert le port du casque. Ce type de véhicule s'adresse en particulier à des navetteurs effectuant des parcours de 5 à 15 km voire au-delà, et il est susceptible de remplacer des trajets en voiture ou en transports en commun.
- Des variantes encore plus puissantes permettant d'atteindre 85-90 km/h : plus rares, il s'agit réglementairement de deux-roues motorisés analogues à des motos (et réglementairement équivalents à une motocyclette), même s'ils ont encore l'aspect d'un vélo ;
- Le scooter électrique : il s'agit essentiellement d'un vélomoteur disposant d'un moteur électrique au lieu d'un moteur thermique, réglementairement il s'agit d'un cyclomoteur classe A (limité à 25 km/h) ou classe B (45 km/h). Ils ont souvent le même aspect qu'un scooter à moteur thermique.

Et également d'autres véhicules associés au vélo en termes de gabarit et possibilités de circulation :

- Les trottinettes et trottinettes électriques ;
- Les monoroues ou gyropodes (Segway, etc.)
- Les planches à roulettes (skateboard) électriques ou hoverboard
- ...

Avec des possibilités similaires au vélo et au VAE, ces véhicules utilisent fréquemment les infrastructures cyclables. Certains d'entre eux peuvent aussi circuler sur les trottoirs, mais ils doivent alors adapter la vitesse à celle des piétons. La législation n'est pas toujours claire à leur égard, c'est un domaine très innovant et qui évolue rapidement.

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Infrastructure / Pistes cyclables

→ **(Re) construction de pistes cyclables**

Une adaptation générale des infrastructures et des politiques cyclables est nécessaire pour l'encouragement du VAE. Sans doute, un des meilleurs moyens de réduire les risques d'accidents, améliorer la sécurité ainsi qu'encourager l'utilisation du VAE est la (re) construction de pistes cyclables. Pour l'aménagement de nouvelles routes ou le réaménagement d'une route existante, il convient de tenir compte de la largeur totale de la chaussée et de l'intensité du nombre de cyclistes ainsi que de la circulation restante. Ces dernières années, plusieurs rues et pistes cyclables ont été inaugurées. Dans la pratique, plusieurs questions se posent par rapport au bon fonctionnement de ces pistes. La question, par exemple de la largeur dans la pratique, etc. Les pistes cyclables doivent être suffisamment larges pour accepter les différentes dimensions de vélos et les différentes vitesses (vélos classiques, VAE, etc.) et assurer la sécurité des cyclistes (accidents, etc.).

→ Les bornes électriques

La disponibilité de points de ravitaillement en dehors de la maison ajoute au confort de l'utilisateur et l'encouragera à utiliser son VAE régulièrement car le risque de devoir rouler la fin du parcours sans assistance est moindre. Certains projets commencent à prendre forme en région wallonne et dans de nombreuses communes.

Dans le cadre du PCM, nous conseillons vu l'utilisation quasiment inexistante actuellement de ce genre de véhicule, de d'abord se concentrer sur la promotion du VAE via des campagnes de sensibilisation, des primes à l'achat et l'installation de stationnements adaptés. Par la suite, suivant le succès et le nombre d'utilisateurs, la question de l'installation de bornes en quelques lieux stratégiques pourra se poser. En attendant, la recharge à domicile et sur le lieu de travail devrait tout à fait suffire aux utilisateurs, d'autant plus que le système de prise électrique n'est pas encore universel.

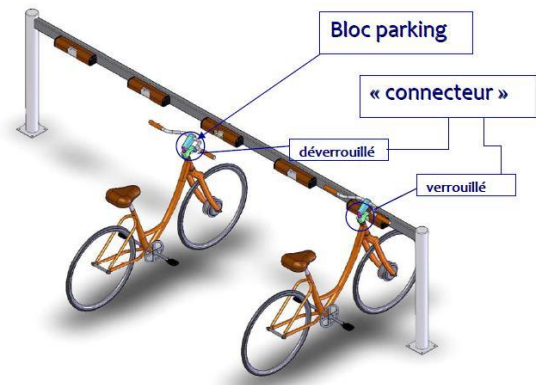


Figure 47. Bornes électriques et stations de recharge des VAE

Toutefois, grâce aux subsides Pollec, la Ville de Visé va équiper 4 sites de bornes d'alimentation là où le contrôle social est assuré :

Le centre culturel

Le centre sportif

L'Etang de la Julienne

La Capitainerie

La Ville pense à multiplier ce type d'aménagement aux haltes et gares de train : Visé, Argenteau et Cheratte dans un délai non estimé.

Ces aménagements ne doivent pas oublier les recommandations ci-dessous :

Gestion de la vitesse

Cette mesure vise à la gérer la vitesse sur les infrastructures routières de la commune afin de faciliter l'accessibilité des cyclistes et VAE. L'idée de base vise à la séparation des véhicules trop différents en masse et vitesse. En revanche, dans le cas de trafic mixte, l'idée est de réduire la vitesse jusqu'à 30km/h pour tous pour atténuer le plus possible les différences de vitesse entre l'usager du vélo et VAE et du reste du trafic (automobilistes, etc.). De même, la sécurité ressentie par cyclistes est dépendante du niveau général de la vitesse sur la voirie.

Les primes régionales à l'achat.

Pour encourager la pratique du vélo, un budget de 3.000.000 € pour 2021 a été alloué par le SPW à des primes pour l'achat de vélos électriques neufs ou d'occasion pour des déplacements domicile-travail.

Stationnement

Le développement du VAE doit s'accompagner d'une offre de stationnement adaptée :

- ✓ Le stationnement doit être parfaitement sécurisé compte-tenu du coût d'acquisition plus élevé du VAE par rapport au vélo.
- ✓ Dans les zones résidentielles et les entreprises, les espaces de stationnement doivent pouvoir être rejoints directement à vélo (rampes d'accès).
- ✓ Des stations de recharge peuvent être proposées dans les espaces de stationnement sécurisé en fonction de la demande observée.
- ✓ Compte-tenu de leur poids et donc de leur plus faible maniabilité, les VAE ont besoin de plus d'espaces entre deux dispositifs de stationnement (type U renversé) que les vélos classiques (environ 1,20m contre 0,90m).
- ✓



Figure 48. Un stationnement adapté aux besoins des VAE est nécessaire

Afin d'avoir un impact réel sur l'utilisation du VAE, il est nécessaire qu'une telle offre de stationnement soit présente dans les zones d'habitat et les pôles générateurs de déplacements tels que les différentes zones d'activité, les entreprises, etc.

Signalétique

En Wallonie, il n'y a pas de signalétique dédiée aux cyclistes « rapides ».

Toutefois, en fonction de certain relief, les itinéraires intégrant des tronçons avec des pentes moyennes ou fortes peuvent être équipés d'une signalétique mentionnant cette caractéristique. Celle-ci indique aux cyclistes qu'ils vont s'engager sur un trajet dédié aux vélos électriques et aux cyclistes quotidiens et/ou sportifs. L'objectif est d'éviter que des cyclistes occasionnels soient confrontés à une pente trop difficile à franchir.



Figure 49. Exemples typiques d'une signalétique adaptée à l'utilisation de VAE – exemple français

Vu le relief de la Ville de Visé, on devra peut-être être attentif à cette donnée à l'avenir pour la cohabitation de divers types de cyclistes sur les futurs corridors cyclables.

Remarque : les doubles chevrons sont utilisés pour marquer les pistes cyclables régionales et les simples, les pistes communales. Dans la pratique, c'est rarement utilisé !

Contrôles

Les contrôles représentent une mesure essentielle afin d'améliorer la sécurité des cyclistes. Il s'agit principalement des contrôles axés d'une part aux cyclistes, pour qu'ils adoptent un comportement plus adapté à leur sécurité (rouler avec éclairage, utilisation du casque et vêtements de protection, etc.) et d'autre part aux autres usagers de la route et surtout aux automobilistes afin d'éviter les accidents possibles et assurer la sécurité des cyclistes.

Information et sensibilisation

Les contrôles et les formations peuvent inciter à adopter un comportement sûr à vélo et un comportement plus respectueux à l'égard des cyclistes, ce qui va aider la mise en place de l'utilisation des VAE dans la commune. La formation des citoyens à la sécurité routière est essentielle pour jeter les bases d'un comportement sûr dans la circulation. L'éducation permanente au trafic concerne notamment la nécessité de partager des connaissances sur les technologies, les véhicules et la législation en perpétuelle évolution. D'autre part, l'éducation s'avère également nécessaire pour garantir une sorte de rafraîchissement des règles. Outre l'éducation des cyclistes proprement dit, celle des autres usagers de la route est également cruciale afin d'assurer leur sécurité. Souvent, les automobilistes ne remarquent pas à temps les cyclistes débouchant de directions inattendues ou se comportant de façon imprévisible. En s'exerçant à anticiper le danger, les automobilistes apprennent notamment à être plus attentifs aux cyclistes.

FICHE ACTION 07 : PROMOTION DU TRANSPORT EN COMMUN

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le transport en commun est un élément essentiel dans la stratégie de développement en matière de mobilité : un service de transport en commun optimal permet d'avoir un vrai **report modal**, avec un impact important sur les congestions du trafic.

Afin de rendre concret et possible le transfert modal, le système de transport en commun doit être **attractif** : un service de haute qualité peut concurrencer la voiture individuelle.

Les bénéfices dérivants de l'utilisation du transport en commun sont plusieurs :

- **Accès à la mobilité** pour les personnes dépourvues d'accès à une automobile ou à sa conduite ;
- **Diminution** des nuisances environnementales (émissions, bruit, etc.) ;
- Augmentation de la **sécurité** des déplacements ;
- Contribution à la **qualité de vie**.

Le système de transport en commun, pour s'intégrer dans le territoire de façon efficace, doit être accompagné par des **mesures** telles que la possibilité d'**intermodalité**, la **revalorisation** et **sécurisation** des cheminements piétons et cyclistes et des espaces publics.

L'**objectif** est de **promouvoir** le transport en commun, notamment pour les déplacements domicile-travail, en soulignant les bénéfices que cela peut apporter aux usagers, et de le transformer dans une pratique au quotidien.

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de montées-descentes aux arrêts TEC & SNCB
- Nombre d'entreprises accessibles en transport en commun
- Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR
- Mise en place de lignes avec des bus à haut niveau de service (BHNS)



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Ville de Visé
Liège Europe Métropole
SPW
TEC
SNCB
Entreprises au sein de la commune

FINANCEMENT

Sources inconnues
Budget promotion TEC et SNCB

IMPACTS

- +
- Report modal
- Mobilité de base pour les non-motorisés
- Axes routiers moins congestionnés
-
- Zones périphériques plus difficiles à desservir

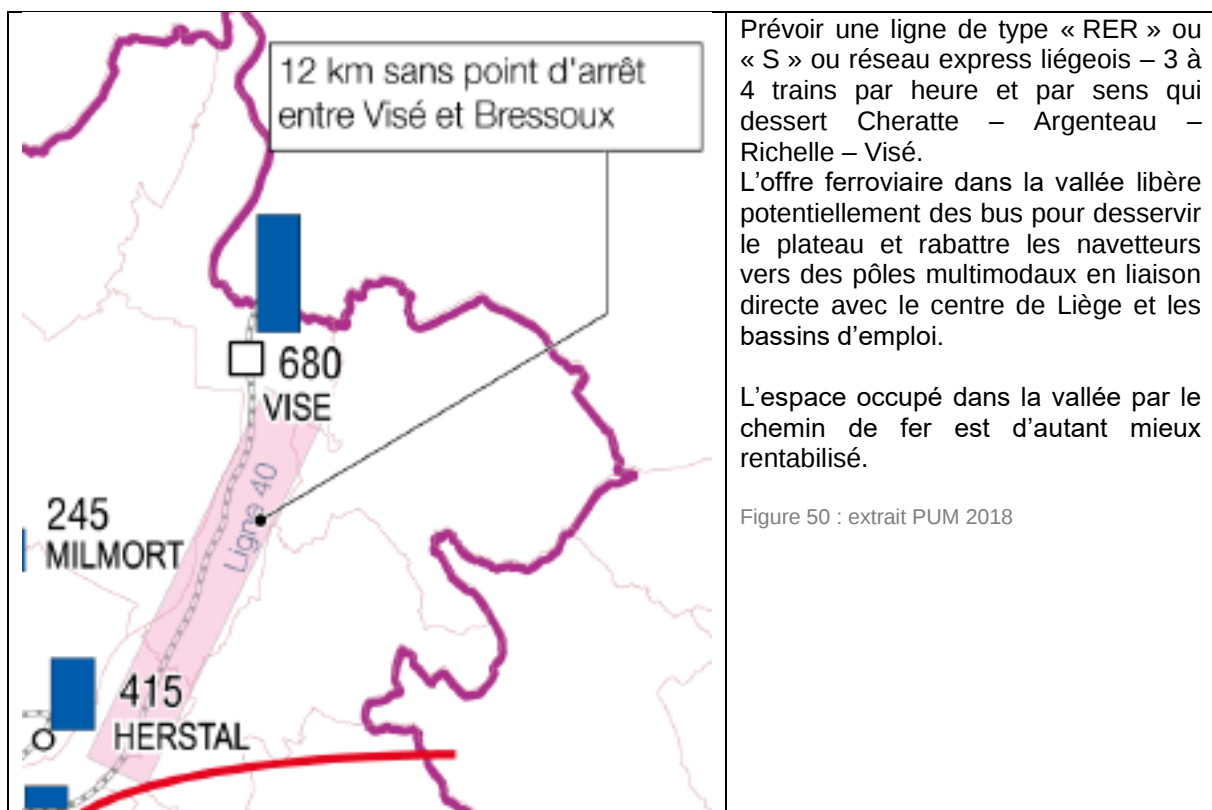
MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

ATTRACTIVITÉ DU CHEMIN DE FER

Plusieurs facteurs ont une influence plus ou moins importante sur la motivation d'utiliser les transports en commun : il y a d'une part la difficulté de changer ses propres habitudes en passant de la voiture privée à un moyen de transport alternatif et d'autre part il y a les contraintes de l'offre des transports en commun notamment l'**accessibilité**, les **horaires**, les **correspondances** entre lignes de bus mais aussi avec les autres modes de transport collectif (le train), le **confort des véhicules**, la **sécurité**



Dans le cadre de l'offre SNCB, le PUM envisage de tirer parti de la voie ferrée. Dans le cadre des travaux de suppression des passages à niveau à Cheratte, Infrabel et SNCB projettent un point d'arrêt à Cheratte. Le PCM préconise de multiplier les haltes ferroviaires :



Une halte ferroviaire à hauteur d'Argenteau s'inscrirait bien dans le territoire pour desservir Richelle et Hermalle. C'est une option qui devrait être étudiée dans le cadre de la mise en service de ce réseau « S ». Un parking de co-voiturage a été créé à cet endroit, ce parking permettrait d'accéder directement au quai SNCB vers Liège.

Du pont sur le chemin de fer et l'autoroute, pourraient descendre 2 escaliers vers les quais. C'est donc à faible frais que cette halte pourrait être aménagée.



Figure 51 : croquis d'un aménagement de halte ferroviaire à Argenteau

On valorise pleinement le territoire public entre l'autoroute et le chemin de fer.

Bien évidemment, le REL devrait s'équiper de matériel roulant différents et adapté à des freinages et accélérations à des courtes distances avec des arrêts fréquents. Cette hypothèse d'aménagement propice à une autre mobilité que la voiture s'inscrit dans une perspective de 20 ans et a sa raison d'être quand on dénombre le nombre d'autosolistes en voiture qui descendent de la rue de Richelle en venant du plateau de Herve pour emprunter l'autoroute.

Il faudra donc tenir compte de la demande des usagers du train, à terme de la mise en place du plan de mobilité à l'échelle de l'agglomération liégeoise, au même titre que les réseaux urbains des grandes villes comme le RER de Bruxelles ou les S-Bahn en Allemagne – le tram ne s'arrêtant à terme qu'à Bressoux.

Il y a lieu aussi de voir cette demande dans un projet global incluant toutes les autres lignes ferroviaires en approche de Liège car on peut imaginer que toutes les lignes ne pourraient pas voir leur fréquence augmenter. Le projet est une vision à long terme. Il y a lieu aussi d'intégrer un seul mode de paiement sur tout le réseau type City Pass.

Ce opportunité de halte SNCB éventuelle ne doit pas hypothéquer le projet déjà bien avancé de la halte de Cheratte, laquelle du fait de son emplacement au sein même d'un quartier est une évidence bien plus privilégiée.

ATTRACTIVITÉ DU RÉSEAU TEC

À l'heure actuelle, les zones d'habitat dense de la commune de Visé sont bien desservies par les lignes de bus TEC. La gare ferroviaire SNCB de Visé est au centre de la ville. Les lignes TEC sont utilisées principalement par les étudiants (12-24 ans) et dans une moindre mesure, par les plus de 65 ans.

Visé abrite une très haute concentration d'écoles de l'enseignement secondaire qui drainent un nombre important d'étudiants qui empruntent les lignes TEC. C'est ainsi que l'on enregistre plus de 342 montées à l'arrêt TEC de la place des Déportés en période scolaire.

Dans le cadre du PUM Liège métropole, pour Visé, les prévisions sont une augmentation de 10 à 20 %. Il faut nuancer ces valeurs car il serait logique de dissuader les étudiants à prendre le bus pour des distances de moins de 3-5 km au profit du vélo et de plus nettement envisager de proposer une offre aux 24-65 ans pour éviter qu'ils prennent la voiture pour entre autres se rendre à la gare prendre un train.

A cet égard, le PUM veut plutôt renforcer la ligne ferroviaire en ouvrant la halte de Cheratte, à laquelle nous suggérons d'adjoindre Argenteau. Le bus joue donc un rôle de cabotage pour transporter les voyageurs vers une série de nœuds multimodaux où d'autres modes de transport les conduisent au cœur de Liège ou dans des zones d'emplois et d'enseignement.

Avec la gare de Visé, on pourrait créer 3 **pôles multimodaux complémentaires** équipés pour y faire confluer tous les modes de transport adaptés aux besoins en desserte : trottoirs piétons, parking vélos, arrêts bus, parking voitures, aire de covoiturage, place de stationnement pour voiture partagée, mais aussi services de proximité : armoire de Bpost, épicerie, librairie, distributeur de billets, fablab,

Dans son rapport de juillet 2020, les TEC prévoient une ligne urbaine renforcée sur la ligne 6 jusque Cheratte et maintiennent les 2 lignes interurbaines dont l'une qui dessert plutôt le plateau et l'autre plutôt la vallée. Ils espèrent renforcer la cadence de ces 3 lignes entendu que l'exploitation du tram en centre-ville évite aux bus de pénétrer jusqu'au cœur de Liège et ainsi libère du matériel affecté à la périphérie du réseau.

Le renforcement de la cadence de la ligne 67 permettra aux usagers de rester sur cette ligne plutôt que vouloir descendre dans la vallée.

D'autre part, s'il est conseillé de jouer sur la multimodalité, dans un rayon de 5 km autour des nœuds multimodaux, il vaut mieux développer la promotion de vélo. Cf. le déplacement des ados pour aller à l'école du secondaire

L'objectif est donc la promotion de l'usage du réseau bus aux personnes actives d'âges intermédiaires en particulier pour les **déplacements domicile-travail**.

La **promotion du transport en commun** ne concerne pas uniquement les usagers potentiels. Les entreprises jouent un rôle essentiel dans la diffusion de l'usage du transport en commun ; elles peuvent encourager le personnel grâce à plusieurs initiatives comme le remboursement des abonnements et la mise en place de possibilités d'intermodalité.

Les **avantages pour les travailleurs** sont les suivants :

- Du **temps** pour soi lors du trajet domicile-travail ;
- Une meilleure **qualité de vie**, et notamment moins de risque d'accidents ;
- Un **gain financier**, notamment si l'employeur prend en charge une partie ou l'entièreté de l'abonnement.

Les **avantages pour l'entreprise** sont les suivants :

- Via une **bonne accessibilité** en transport en commun, il est plus facile d'engager des personnes ne disposant pas de voiture privée ou qui ne souhaitent pas l'utiliser ;
- Un **gain financier**, compte tenu de la diminution de la charge financière liée à la gestion des parkings et des voitures de société ;
- Un gain d'**image**.

En outre, il faut également mentionner les avantages pour la collectivité, et notamment pour ce qui concerne l'environnement et l'amélioration de la mobilité, grâce à un nombre inférieur de voitures et à un trafic plus fluide au sein de la commune.

Actions pour encourager les déplacements en transport en commun

Chaque entreprise a la possibilité de mettre en place plusieurs **actions** visant à encourager l'usage du transport en commun pour les déplacements domicile-travail ainsi qu'à favoriser la possibilité d'**intermodalité** au cours de ce trajet :

1. Octroyer une **indemnité** pour les déplacements :
 - a. À pied, soit pour se rendre à la gare ou à l'arrêt TEC, soit pour les travailleurs qui habitent à proximité du lieu de travail ;
 - b. À vélo, pour compléter les interventions pour les travailleurs se rendant à la gare/arrêt, ou en mettant à disposition un vélo pour les employés ;
 - c. En voiture partagée.
2. **Combiner** voiture de société et transports publics et/ou vélo : cet aspect doit être étudié sur base des besoins quotidiens ;
3. **Rembourser** les tickets pour les parkings de transit ou pour les parkings situés aux abords des gares ;
4. **Rembourser** les frais de transports publics ;
5. Bien **informer** les travailleurs et les visiteurs par rapport à l'offre en transport en commun, avec spécification par rapport aux lignes, horaires, itinéraires et tarifs ;
6. Informer par rapport au meilleur itinéraire piéton et vélo depuis la gare/arrêt ;
7. Donner la parole aux travailleurs, afin de partager et diffuser plus d'informations ;
8. Sensibiliser les travailleurs, par exemple en organisant des séances d'information ;
9. Si le site n'est pas très accessible en transport en commun, envisager une collaboration avec l'organisme de transport afin d'améliorer les horaires, les arrêts et/ou les fréquences ;
10. Certaines entreprises peuvent **organiser** sur base volontaire tout ou une partie du transport domicile-travail de leur personnel, lorsqu'aucune alternative TEC ou SNCB ne permet d'assurer une liaison efficace : ceci peut comprendre le trajet entre le travail et le domicile, une gare, un arrêt de transport en commun ou un lieu de rassemblement convenu. Une coordination interentreprises avec le concours de l'intercommunale SPI peut renforcer les demandes individuelles.

La mise en place de ces actions permet de rencontrer des objectifs de mobilité durable tout en proposant des **mesures** satisfaisant les attentes de chacun.

La **participation** des acteurs concernés est essentielle afin de développer un système efficace et dynamique. Des campagnes de **sensibilisation** et **d'information** peuvent également être organisées à l'initiative des régions et des communes : un exemple est la Semaine de la Mobilité, qui se déroule chaque année à la mi- septembre dans toute Europe, avec des actions en Région wallonne qui ciblent le personnel des entreprises.

Les entreprises ou clubs d'entreprises souhaitant mettre en œuvre un plan de déplacement d'entreprises ou de zones d'activités économiques sont invitées à consulter le portail <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/une-entreprise.html> ou contacter la cellule mobilité de l'union wallonne des entreprises <https://www.mobilite-entreprise.be/> ou les cellules mobilité syndicales , <https://fecasbl.be/cellule-mobilite/> , <https://www.cepag.be/mobilite>,
La SPI – intercommunale de développement économique est un partenaire de choix pour sensibiliser les entreprises implantées dans leurs parcs d'affaire pour mettre en place des dispositifs de mobilité autre que le tout à la voiture.

Concertation et partenariats sont des ingrédients essentiels pour la détermination et la mise en œuvre de mesures favorables à la diversification des modes de déplacement et à des choix responsables.

Des efforts sont consentis pour établir une billetterie commune et surtout une application digitale commune assurant une correspondance des horaires.

Les communes doivent être attentives à ces évolutions car elles jouent un rôle clé dans la répercussion de l'information via entre autres leur centrale de mobilité.

FICHE ACTION 08 : CHARTE POUR LES AMÉNAGEMENTS DES ARRÊTS TEC

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La **qualité** des cheminements et des espaces de séjour piétons nécessite une attention particulière, le piéton étant très mobile, vulnérable et sensible à l'ambiance.

Les arrêts bus et leur accessibilité sont donc fondamentaux. Tant qu'à devoir aménager un nouvel arrêt, à la suite de travaux dans des périmètre de rénovation ou des modifications de lignes TEC, autant concevoir des aménagements accessibles aux PMR, soit 30 % des piétons.

Le bureau d'étude de la OTW a établi en 2015 un guide des bonnes pratiques qui mérite toute l'attention des aménageurs d'espaces publics. Ce guide est largement suivi. Un partenariat financier peut d'ailleurs être signé, le suivi des chantiers étant géré par le Génie civil de la OTW-TEC si les recommandations du guide sont suivies par le maître d'œuvre.

Pour les quais de trains SNCB, Infrabel gère un espace de propriété fédérale où la Commune n'a qu'un rôle d'avis lors d'aménagement de gare et arrêt. Les quais sont tous mis à gabarit en fonction du charroi ferroviaire utilisé qui lui-même se conforme à des normes



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW
TEC
Tous à pied
Atingo

FINANCEMENT

Subsides TEC pour abris voyageurs et vélo

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir dossier TEC guide des bonnes pratiques

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre d'arrêts bus correctement aménagés – quai surélevé
- Nombre d'abris bus équipés de rack à vélo

IMPACTS

+

- Sécurisation et continuité des cheminements piétons

-

- Accessibilité PMR
- X

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Cette fiche reprend bien évidemment les recommandations de la fiche 01 – Charte des aménagements piétons - assorties des spécificités liées aux dimensionnements des bus.

Sur base de la carte des fréquentations des arrêts, les principaux arrêts à aménager sont :

Type	Nom
Arrêt de bus	VISÉ - Place des Déportés
Arrêt de bus	VISÉ - Gare SNCB
Arrêt de bus	VISÉ - Hôtel de Ville
Arrêt de bus	CHERATTE – Passage à niveau
Arrêt de bus	CHERATTE - Écoles
Arrêt de bus	CHERATTE - Église

Il est souhaité d'équiper ces arrêts de bus de poubelle, banc ou dispositif assis-debout, évidemment au minimum, de l'horaire affiché clairement et mis à jour et du poteau indicateur reprenant le nom des lignes qui s'arrêtent à l'endroit aménagé, d'un éclairage adéquat, une borne Wi-Fi bien que la 4G soit disponible en général partout dans l'espace public.

L'entretien et le maintien des équipements en bon état sont des garanties du bon respect des lieux. Une politique d'intervention rapide après tout vandalisme est recommandée.

Dans les villes ou aux arrêts hautement fréquentés, on envisagera des panneaux dynamiques donnant le temps d'attente de l'arrivée du bus.



Photo 1 : source google image

Certaines communes et villes confient la gestion des abribus à des sociétés privées en échange de supports publicitaires. Des appels d'offres sont alors rédigés dans le cadre de marchés publics.

Selon que l'arrêt est en voirie, en demi-encoche, en encoche intégré ou non intégré dans le trottoir, dans une aire de stationnement latéral, en fonction de la longueur des bus qui desservent la ligne (bus articulé, bus de 11 ou 18 m), la hauteur de la bordure doit toujours être de 16 cm en saillie de préférence sur toute la longueur du quai. Par centre la longueur du quai est très variable en fonction de la longueur du bus mais aussi de la place disponible dans l'espace public.

Les dalles podotactiles et lignes d'éveil à la vigilance doivent être prévues dès le début de la conception des aménagements. Une pente de 2% sera assurée pour le ruissellement des eaux.

Des garde-corps sont placés s'il devait y avoir un danger de débordement éventuel ; on pense aux arrêts de la rue des Déportés et avenue de Navagne où les trottoirs sont étroits et les usagers nombreux.

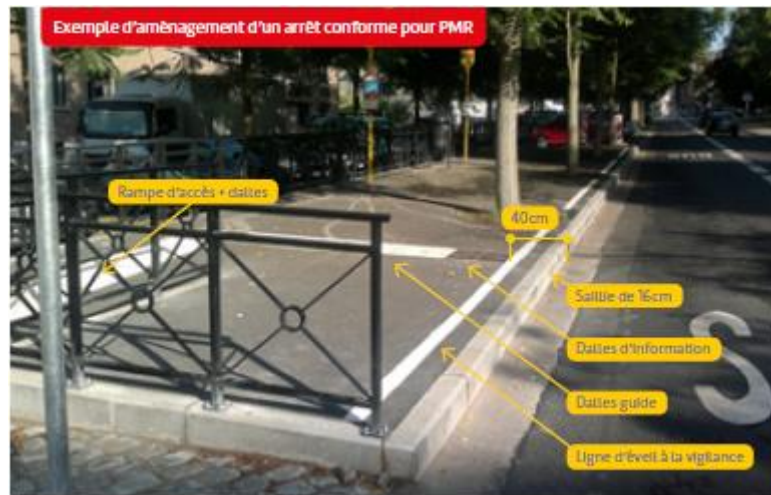


Photo 2 : source Guide bonnes pratiques TEC-2015

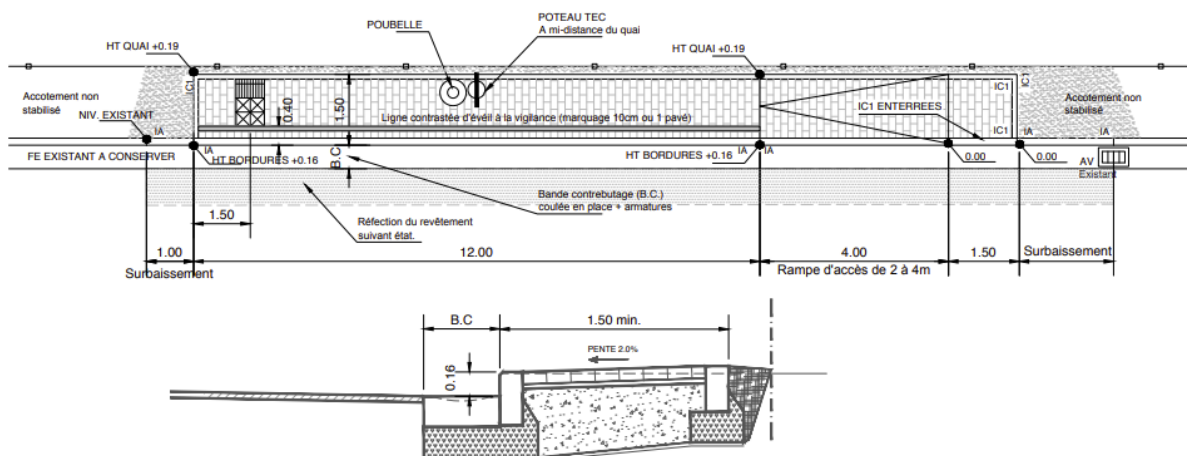


Figure 52 : source Guide bonnes pratiques TEC-2015

Plusieurs modèles d'abris-bus sont proposés par la OTW. Une prime variable est appliquée aux communes qui font le choix de placer un abri « conventionné ».

D'autres design sont proposés par de nombreux fournisseurs de mobilier urbain. Il en va de l'intégration de ces modèles dans l'espace public, de leur praticabilité et surtout de leur entretien mais aussi du budget.

Certains proposent des toitures à panneaux solaires, d'autres des toitures végétalisées.

Quant à y installer des abris pour vélo, nous renvoyons à la fiche action n° 04

Nous conseillons de lire le chapitre 1 du Guide des bonnes pratiques de la OTW-2015 avant toute investigation.

SOURCES À CONSULTER

Le guide bonnes pratiques des TEC : [TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf \(letec.be\)](https://www.letec.be/TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf)

FICHE ACTION 09 : SENSIBILISATION ET PROMOTION DE LA MOBILITÉ ALTERNATIVE – SERVICE DE MOBILITÉ

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les actions mises en place pour améliorer les types de mobilité alternatifs à la voiture doivent être accompagnées par une campagne de **sensibilisation** et **promotion** afin que les usagers soient mis au courant des possibilités offertes.

L'installation de ranges vélo, l'amélioration des aménagements cyclables et des cheminements piétons ne représentent qu'une première étape, laquelle doit être suivie par des actions visant à **encourager** les citoyens à utiliser un mode de transport différent de la voiture.

Les problématiques observées au niveau du relief et du couloir canal-Meuse-RAVeL-chemin de fer - Nationale complexifient les déplacements Nord-Sud.

Cependant un rabattement des villages situés sur le plateau vers les modes de transports situés dans la vallée est intéressant. Le vélo électrique paraît tout indiqué pour braver les différences d'altitudes.

Cette fiche action a pour objectif la diffusion des **informations** visant à changer les **comportements** et donnera les outils nécessaires pour que la Ville puisse inciter les écoles à lancer une enquête de mobilité scolaire ainsi que d'autres initiatives visant à changer les comportements.

Dès l'instant que des points d'arrêt de la SNCB se multiplient, on peut imaginer que les entreprises implantées dans la vallée motiveront leurs travailleurs à arriver à pied ou à vélo depuis la gare. L'UWE aide les sociétés qui doivent ou veulent lancer un PDE (plan déplacement entreprise)

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre d'emplacements vélo
- Nombre de vélos stationnés
- Nombre d'élèves se rendant à l'école à vélo
- Nombre de PDE motivant les travailleurs à utiliser les modes actifs de déplacement



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
Liège Métropole
SPW
GRACQ
Tous à pied

FINANCEMENT

PIMACY de la Région wallonne
Semaine de la mobilité
Actions subventionnées ProVélo, ...

IMPACTS

- + Encourager l'usage du vélo pour les déplacements au quotidien
- Néant

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS AU NIVEAU DES ÉCOLES

Pour améliorer l'**accessibilité multimodale** aux établissements scolaires mais aussi aux divers futurs points d'arrêt REL-SNCB (Cheratte, Argenteau et Visé), des outils de diagnostic et de planification d'actions peuvent être mis en place. Éduquer et sensibiliser est une étape essentielle à un processus qui amène à la modification des habitudes en termes de déplacements.

Avec 4.500 élèves dans les établissements d'enseignement secondaire implantés essentiellement dans le centre de Visé, les déplacements scolaires représentent 30 % des déplacements globaux. Pour mieux cibler les habitudes de déplacement vers l'école, un modèle d'enquête de mobilité scolaire est mis à la disposition des communes qui souhaitent connaître les habitudes des familles qui fréquentent tel ou tel établissement.

Il serait intéressant que les grosses **implantations scolaires** sensibilisent leur population (étudiants et parents) pour modifier les comportements :

- Éviter de venir en voiture ;
- Déposer les étudiants à une distance respectable de l'école pour effectuer les 300 derniers mètres à pied et ainsi éviter la congestion de voitures devant la grille d'entrée générant de l'insécurité pour les autres moyens de locomotion ; e.a. les vélos
- Préférer le vélo pour les distances de +/- 5km
- Prendre le bus ; même si Visé-centre est bien desservi en transports en commun, il est aussi complètement congestionné aux heures de pointe. Réduire le nombre de bus gagnerait en frais de stationnement des bus et en frais d'aménagement de quais.

A chaque rentrée scolaire, il serait bien de remettre aux parents un plan avec les différentes entrées de l'établissement, les cheminements piétons déjà sécurisés, l'emplacement des abris vélo, les cheminements vélo, les zones de débarquement des voitures (kiss ans ride éloignés) et les arrêts de bus.

Pour les **écoles primaires** situées généralement plus proches du domicile, les déplacements à vélo pour les 10-12 ans sont à envisager si les trajets sont sécurisés et si des parkings vélo sont aménagés dans chaque école.

Là aussi, l'enquête scolaire doit susciter un intérêt pour la pratique du vélo au quotidien.

Pour sensibiliser à l'abandon de la voiture, on peut citer les **conséquences** négatives de son usage :

- Pollution ;
- Bruit ;
- Embouteillages ;
- Sentiment accru d'insécurité ;
- Répercussions sur le développement physique et psychomoteur des jeunes.

Face à ces conséquences identifiées, différentes **actions** peuvent être mises en place pour favoriser un **report modal** de la voiture individuelle vers les modes de transport alternatifs, notamment la marche et le vélo.

Aussi l'implantation de parking de co-voiturage peut motiver les automobilistes à changer leurs habitudes. Les parkings de co-voiturage situés à la chaussée d'Argenteau et le long du quai des Fermettes doivent être mieux signalés et renseignés sur le site Internet et page Facebook de la Ville pour informer les utilisateurs de leur existence.

Le conseiller en mobilité (**CeM**) joue un rôle important dans ce contexte, étant le relais entre les différentes parties, car il s'agit de la personne qui veille à garder une cohérence globale dans les différents projets liés à la mobilité sur la commune.

A. SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES

Les **actions** à mettre en place sont toujours liées au contexte et aux opportunités d'intervention pour chaque établissement scolaire et doivent être ciblés au cas par cas.

OUTILS PÉDAGOGIQUES

La région wallonne propose des outils pédagogiques sur son site directement téléchargeables ⁴

FORMATIONS DES ENSEIGNANTS

Les enseignants peuvent profiter de formations gratuites pour devenir référent EMSR – éducation mobilité sécurité routière <http://mobilite.wallonie.be/home/je-suis/un-etablissement-scolaire.html> et de mise à disposition d'outils pédagogiques.

Deux nouveaux guides publiés en 2021 sont à la disposition sur demande auprès de la cellule EMSR emsr@spw.wallonie.be guide de démarrage d'un pedibus et d'un vélo-bus.

Ces formations sont reconnues par la Communauté Française dans le cadre des formations continuées.

L'ÉDUCATION AU VÉLO

Rouler à vélo en rue ne s'improvise pas pour un enfant, motif pour lequel l'**éducation** et la **sensibilisation** en milieu scolaire permettent de commencer la pratique du vélo en sécurité. Chaque école peut envisager d'entreprendre différentes actions afin de former les élèves et les enseignants à la pratique du vélo ; parmi les initiatives que chaque établissement scolaire peut mettre en place on met en évidence :

- **Formations pour les élèves** : cette action permet de familiariser avec la pratique du vélo, grâce à la présentation des bases du **code de la route** et à l'initiation des élèves aux déplacements à vélo, en groupe dans un premier temps puis seuls. Certaines centrales de mobilité dispensent ce genre d'actions et peuvent adapter la formation à la réalité de terrain ;
- **Formations pour les enseignants** : l'association Pro Vélo (www.provelo.org) et VIAS (ancien Institut Belge pour la Sécurité Routière) proposent aux enseignants intéressés de suivre des formations de 2 jours afin qu'ils puissent prendre en charge une partie de l'éducation au vélo de leurs élèves ; l'enseignant est dans ce cas le moteur du projet, et parmi les actions qu'ils doivent entreprendre on souligne :
 - o Assurer l'apprentissage théorique en classe ou en site ;
 - o Participer activement aux formations en circulation ;
 - o Se former.
- **Le brevet du cycliste** : le brevet du cycliste permet de valider les compétences acquises lors des formations pour les élèves et le test est organisé en cinquième primaire ; il s'agit également d'une occasion pour organiser des **actions vélo**. Cette initiative est proposée à partir de 10 ans

⁴ [Les brochures \(wallonie.be\)](http://www.wallonie.be)

car c'est à partir de cet âge que les enfants développent les aptitudes physiques et perceptives leur permettant de gérer une situation plus complexe, grâce au développement d'une meilleure conscience de l'espace.

Le brevet du cycliste est un processus pédagogique qui permet l'apprentissage de plusieurs compétences utiles tant à l'école comme en dehors et qui se déroule selon les étapes suivantes :

- Maîtrise du vélo en site protégé ;
- Prise de connaissance du code de la route ;
- Bons comportements et infrastructures spécifiques pour les cyclistes ;
- Exercices en circulation et parcours autour de l'école ;
- Jour d'évaluation afin d'obtenir le brevet.

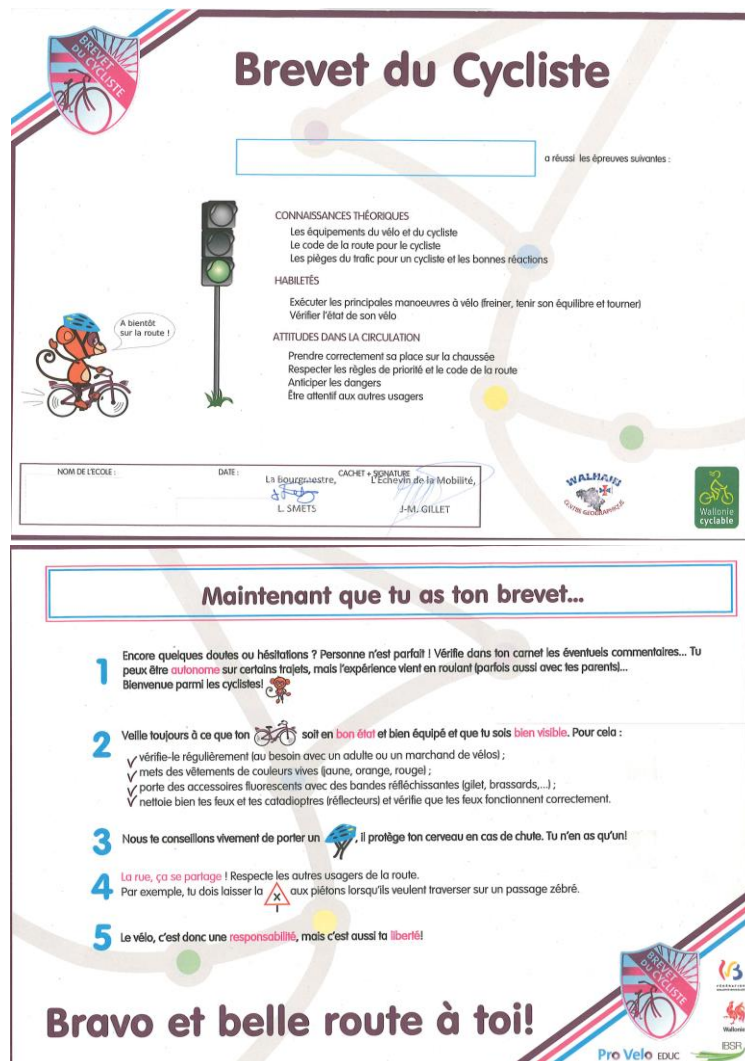


Figure 53. Exemple de certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste (Source : ProVélo)

- **Le ramassage scolaire à vélo / vélobus** : le ramassage scolaire à vélo permet aux enfants de se rendre à l'école en groupe, encadrés par des adultes de façon de garantir la sécurité le long du trajet ; pour le mettre en place, un sondage est effectué auprès des élèves et des parents afin de connaître leurs habitudes de déplacement et de définir les besoins et les itinéraires ; cette initiative peut être lancée dans le cadre de la Semaine de la Mobilité.

Cette initiative a pour conséquence :

- o Gain d'**autonomie** pour les enfants ;
- o Pratique d'une **activité physique** régulière ;
- o Mieux apprendre les risques de la route ;
- o Trafic local allégé et embouteillages aux abords de l'école réduits ;
- o Réduction des émissions de CO2.



LA MARCHÉ À PIED

Pour inciter les élèves à se rendre à l'école à pied, quand cela est possible en termes de distance, l'initiative du **pédibus** peut être mise en place. Il s'agit d'un accompagnement scolaire fait à pied pour les élèves qui se trouvent dans un rayon inférieur à 1 kilomètre de l'école. Le comité organisateur définit un itinéraire, des arrêts, un horaire précis, un calendrier exact et un planning des accompagnateurs.



Figure 54. Enfants se rendent à l'école avec le système du pédibus
(Source : Tous à Pied)

Cette initiative permet aux enfants d'apprendre les règles de base de la **sécurité routière** et parmi les expériences existantes on a observé un concret report modal vers la marche à pied grâce à cette expérience. De plus, en cas de problématiques le long du trajet, l'école peut solliciter l'aide de la commune afin de trouver une solution pour les éventuels points faibles.

Le **pédibus** :

- Est basé sur un **principe simple** ;
- Permet de désengorger les abords des écoles ;
- Favorise l'exercice physique ;
- Favorise la socialisation ;
- Favorise l'apprentissage des dangers de la rue et l'autonomie de l'enfant ;
- Est accessible à une grande majorité de la population, indépendamment de l'âge et du statut social.

Parmi les pratiques que les enfants ont la possibilité d'apprendre grâce au pédibus, les suivantes ont une grande importance :

- Apprendre comment **traverser une rue** ou un passage piéton ;
- **S'arrêter** au bord du trottoir ;
- **Regarder** à gauche, puis à droite, puis gauche avant de traverser une rue ;
- Marcher et ne pas courir en traversant la rue.

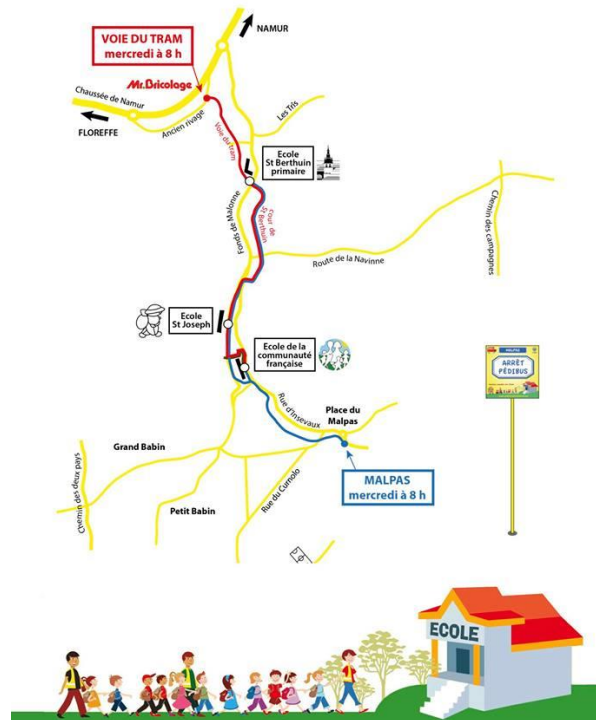


Figure 55. Exemple d'itinéraires de pédibus (Source : école Saint-Joseph Malonne – Namur)

Toutes les indications pour mettre en place ces actions sont téléchargeables sur le site de mobilité Wallonie /je suis un établissement scolaire. - [Le Pédibus \(wallonie.be\)](http://LePédibus(wallonie.be)) ; [Le Vélobus \(wallonie.be\)](http://LeVélobus(wallonie.be))
Ou les commander via le portail de mobilité.wallonie.be

Le CeM peut aider à mettre cette dynamique en place

LA RUE SCOLAIRE

La **rue scolaire** est une rue située à proximité immédiate d'un établissement scolaire réservée temporairement aux piétons, aux cycles, ainsi qu'aux speed-pédelecs. Elle est donc fermée à la circulation des véhicules motorisés, à certaines heures à l'exception des véhicules prioritaires et des riverains, autorisés à emprunter la rue en circulant au pas et en cédant la priorité aux usagers vulnérables.

Son but est d'encourager les déplacements vers l'école à pied ou à vélo, il est recommandé de mettre à disposition des emplacements de stationnement vélo (courte durée) à destination des parents qui accompagnent les enfants à vélo, en suffisance, à proximité immédiate de l'entrée de l'établissement scolaire.

Les conditions requises pour la mise en œuvre d'une rue cyclable (source : Sécurothèque - mobilité infrastructures SPW) :

- Une des entrées de l'école, au moins, se situe dans la rue.
- La commune et l'école doivent marquer leur engagement dans le projet et les riverains doivent être consultés.

- *Le trafic dans la rue est essentiellement local. Il existe des itinéraires alternatifs possibles.*
- *Si des transports en commun passent dans la rue, le groupe TEC doit être associé d'emblée au projet, afin d'examiner les contraintes et d'identifier la meilleure solution.*
- *Il doit y avoir des possibilités de stationnement réglementaire à une distance raisonnable.*
- *La fermeture de la rue n'entraîne pas de nuisances trop importantes dans les rues avoisinantes et ne rend pas impossible le passage de certains véhicules.*
- *Il faut prévoir un nombre suffisant de surveillants pour les barrières. Ces personnes doivent être préalablement formées.*
- *Qui peut être surveillant ? L'idéal consiste en des « stewards » issus du personnel communal. Mais il peut également s'agir de volontaires issus du personnel de l'école, des familles des élèves, d'associations du village ou du quartier, etc.*



Figure 56 : extrait Sécurothèque

La mise en œuvre d'une rue scolaire est à l'initiative du collège communal. Elle commence par une phase test à la suite d'une ordonnance de police. Son fonctionnement doit être évalué et dans le cas d'une expérience positive, pérenniser son aménagement.

CO-VOITURAGE SCOLAIRE

Mais de plus en plus, le citoyen se tourne aussi vers des plateformes spécifiques, en capacité d'assurer une sécurité absolue pour les trajets scolaires ou extra-scolaires. Parmi celles-ci, deux plateformes permettent des trajets sécurisés sur le trajet domicile-école ou les activités extra-scolaires :

- **Koalift (BE) :** www.koalift.com
- **Cemabulle (FR) :** <https://cmabulle.fr> ⁵

⁵ 09/2022 – serait en faillite

B. LES PLANS DE DÉPLACEMENTS ENTREPRISES

Un Plan de Déplacements d'Entreprises (PDE) est un ensemble d'actions destiné à promouvoir une gestion durable des déplacements liés à l'activité au niveau de l'entreprise ou d'un groupe d'entreprises. Cela comprend l'étude, la mise en œuvre de mesures et le suivi de celles-ci.

En principe, tous les déplacements sont concernés. Cependant, dans les faits, les PDE se concentrent essentiellement sur les déplacements du personnel, dans le cadre de ses déplacements domicile-lieu de travail ou dans le cadre de ses fonctions.

Les administrations peuvent également s'inscrire dans une démarche similaire.

Un outil a été mis en place sur le site du SPW Mobilité ainsi que sur le site de l'Union wallonne des Entreprises qui propose toute l'information sur l'obligation fédérale de diagnostic

A noter encore que certains PDE concernent un zoning d'activité dans son ensemble : il s'agit alors de [Plans de Mobilité des Zones d'Activités](#) (PMZA) → voir SPI+ qui gère les zones d'activités économiques ou des clubs d'entreprises qui réunissent leur politique de mobilité pour créer des synergies..

La Cellule mobilité de l'UWE a également édité quelques brochures à ce sujet :

- [Plaquette](#) intitulée "Entreprises et déplacements de personnes, mesures et partenaires"
- [Guide méthodologique](#) concernant le plan de déplacements d'entreprise

D'autres outils sont également à disposition des entreprises, tels que :

- [Cellule mobilité de l'Union des Villes et Communes de Wallonie](#)
- [Cellule mobilité de l'Union wallonne des Entreprises \(UWE\)](#)
- [Institut bruxellois pour la Gestion de l'Environnement \(IBGE\)](#)
- [SNCB-Mobilpol](#)

La Ville pourrait inciter et accompagner à réaliser un plan de déplacements à l'échelle d'un parc d'activité économique. Ce plan aurait non seulement pour but de sensibiliser et informer les travailleurs sur l'offre de mobilité existante et à venir, mais aussi de mettre sur pied des solutions concrètes pour améliorer l'accessibilité des différentes zones du parc ; souscription à une plateforme de covoiturage, sensibilisation des employeurs à l'octroi d'une indemnité kilométrique pour les personnes qui covoiturent, viennent à vélo...

Cette action doit se faire en parfaite concertation avec la SPI, intercommunale du développement économique de la région <http://www.spi.be/fr>

C. SEMAINE DE LA MOBILITÉ

Chaque année, à la mi-septembre, la Wallonie se mobilise pour lancer dans la plupart des communes des actions de sensibilisation à la problématique de la mobilité.

Les Intercommunales de développement économique s'associent à l'événement en organisant sur leurs zones et dans leurs parcs d'activités, des actions de sensibilisation auprès des entreprises et travailleurs.

D. UN SERVICE MOBILITÉ COMMUNAL

Le Conseiller en Mobilité est un véritable relais entre les différents acteurs de la mobilité. Il doit être aussi un fin communicateur.

Il travaille à l'identification des dysfonctionnements et d'éventuelles incohérences dans la gestion des déplacements pour en alerter les responsables. Il peut aussi faire des propositions pour résoudre la problématique si elle relève de ses compétences, ou inviter les différents interlocuteurs à se concerter et faciliter le dialogue pour aboutir à une solution satisfaisante pour le plus grand nombre.

Cet agent communal donnera son avis sur les demandes de permis.

Le conseiller en mobilité peut alimenter le site internet de la Commune avec tous les renseignements utiles : accès à l'administration communale en TC, les derniers aménagements effectués sur le territoire de la commune, les résultats des actions mobilité effectuées dans les écoles, les animations organisées durant la semaine de la mobilité, les références des antennes locales du Gracq, des cartes et plans de promenades, itinéraires cyclables, ... → fiche action information au citoyen

Il peut aussi assurer le secrétariat d'une cellule mobilité qui se réunit pour analyser le contenu des plaintes relatives à la mobilité dans la commune et proposer des solutions.

Il gère l'application du PCM.

Il sera la boîte aux lettres de toute demande en matière de mobilité et le relais idéal avec une centrale de mobilité

E. CENTRALES DE MOBILITÉ

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Chaque commune est confrontée à de nombreux enjeux au niveau de l'organisation de ses transports : enjeu climatique (réductions émissions GES), enjeux technologiques (applications et plateformes numériques), sociétaux (accessibilités des sites et évolution de l'offre des transports publics) mais aussi enjeux budgétaires.

Relever ces enjeux impose de nombreux défis aux autorités communales et aux acteurs locaux, à commencer par celui de favoriser le report modal vers les transports publics (TEC, SNCB), les modes actifs ou les nouveaux usages de la voiture (autopartage ou systèmes de covoiturage).

Cette fiche présente les leviers dont dispose Visé pour favoriser la mobilité de ses habitants mais aussi le rôle que peut jouer une centrale locale de mobilité (CLM) pour informer correctement le citoyen et, au besoin, favoriser l'accès à ces différents services.

La future agence de **Mobilité de Liège Métropole** peut jouer le rôle de guichet d'information centralisé pour informer correctement le citoyen sur ces différents services.

Dans un contexte où la mobilité prend de plus en plus d'importance avec des besoins de la population accrus et une offre constamment restreinte et/ou rationalisée, la **centrale de mobilité** est une des alternatives possibles offerte aux pouvoirs publics.

Il n'est pas toujours simple pour le citoyen de bien cerner les services de transports disponibles sur sa commune. comme pour l'Agence Mobilité de Charleroi Métropole (*)⁶-- mise en place tout récemment, le citoyen a accès à toute l'information sur ces services : tarifs, territoire desservi, conditions d'accès, ... Tout l'enjeu consiste à faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre (intermodalité) et inciter les habitants de l'entité à utiliser d'autres modes de transports (vélos électriques, services d'autopartage ou covoiturage, ...) mais aussi mieux connaître les réseaux et infrastructures déjà disponibles ou en cours de projets.

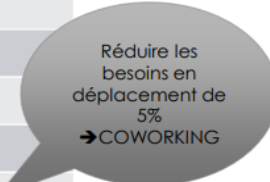
⁶ (*) [Mobilité CM - Charleroi Métropole \(charleroi-metropole.be\)](https://www.charleroi-metropole.be)

INTERMODALITÉ OU COMMENT COMBINER DIFFÉRENTS MODES SUR SON TRAJET

OBJECTIFS DE LA NOTE FAST : UNE VISION À L'HORIZON 2030

La Wallonie s'est dotée d'une vision à l'horizon 2030 pour inciter communes, acteurs locaux et citoyens à faire évoluer leurs habitudes de déplacements. Ce cadre se retrouve dans la note FAST 2030. Le tableau ci-dessous permet de visualiser les objectifs à atteindre en termes de report modal.

	2017	2030
Marche	3	5
Vélo	1	5
Bus	4	10
Train	9	15
voiture	83	60
TOTAL	100	95



Et chaque niveau de pouvoir est appelé à être acteur de ce changement : Fédéral, Wallonie mais aussi les communes comme Visé. Comment ? En favorisant la multimodalité et en faisant évoluer les habitudes déplacements de la population.

La multimodalité désigne le comportement des usagers qui comparent les modes de transport de différents points de vue et choisissent en conséquence. En fonction des circonstances, en particulier l'horaire et le type de déplacement, les usagers peuvent utiliser des modes de transport différents. L'information multimodale vise à leur donner des éléments pour effectuer ces choix dans une manière 'optimale' à une meilleure utilisation des capacités disponibles. Parmi les options possibles, le recours à l'intermodalité est souvent pertinent. Cette multimodalité est rendu possible au niveau local :

- Via les infrastructures qui favorisent le passage d'un mode de transport à l'autre (mobipôle)
- Par l'accès à une information complète et à jour des services disponibles localement
- Par le développement d'un écosystème de services fonctionnant de manière complémentaire entre eux.

L'ensemble de ces trois leviers est détaillé dans les points qui suivent.

LE MOBIPÔLE : UN INFRASTRUCTURE MULTISERVICES POUR FACILITER L'INTERMODALITÉ

Par mobipôle, il faut entendre une infrastructure offrant à la fois des services de mobilité (permettant le passage d'un mode de transport à l'autre) et des services additionnels aux navetteurs.

Les gares SNCB peuvent devenir des pôles multimodaux (Mobipôles) où les opérateurs de transport en commun peuvent se coordonner au niveau des horaires et dispositifs d'affichage, équipement (abris communs pour les voyageurs, pour les vélos). Ces sites permettent de passer plus facilement d'un mode de transport à l'autre mais ils deviennent aussi des lieux de vie où l'utilisateur-navetteur peut accéder à des services complémentaires qui lui permettront d'optimiser son temps de déplacement : espace dépôts où récupérer son panier de produits locaux, armoire à colis postaux de BPOST, un hub médiatique (Espace numérique où télétravailler, Fablab, ...), halte-garderie...

En résumé : un lieu de services communautaires où le citoyen pourra aisément combiner différentes fonctions, avant, pendant ou après son trajet.

UN ENSEMBLE DE SERVICES FAVORISANT LE PASSAGE D'UN MODE DE TRANSPORT À L'AUTRE

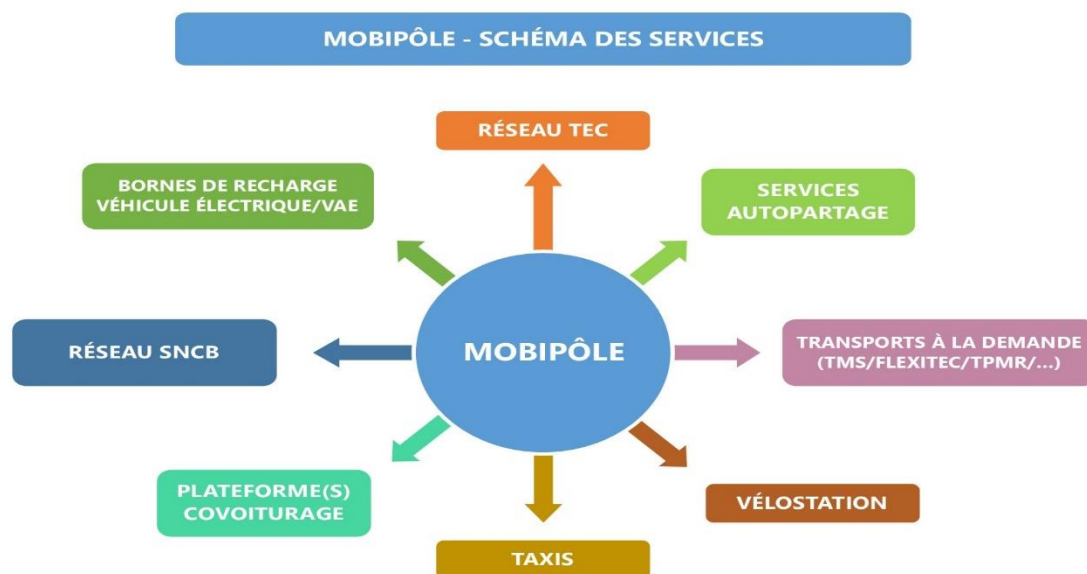
UN PRÉALABLE ESSENTIEL : L'ACCÈS À UNE INFORMATION-VOYAGEURS COMPLÈTE ET À JOUR

Chaque réseau de transport public (SNCB ou TEC-OTW) a développé ses canaux d'information pour aider les navetteurs à programmer au mieux leurs trajets.

Mise en place par une intercommunale de développement territorial (Spi) pour répertorier tous les services de transport actifs sur le territoire de Liège Métropole, l'Agence Mobilité peut rassembler toute l'information au travers du numéro gratuit (0800-) qui agit comme un guichet unique : transports publics TEC et SNCB, transports à la demande, opérateurs de covoiturage ou d'autopartage, site potentiel en vue d'y implanter un pôle d'échange multimodal/mobipôle, chauffeurs volontaires,

UN NOUVEL ÉCOSYSTÈME DE SERVICES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU TERRAIN

En possession des bonnes informations pour organiser son trajet, les habitants doivent pouvoir ensuite accéder à un panel de service de proximité qui répondront à la diversité de leurs besoins. Le développement d'un mobipôle permettra de faciliter ce passage d'un mode à l'autre. Le schéma ci-dessus propose une approche centrée sur les besoins du citoyen.



Ce schéma synthétise une partie des services que pourraient proposer un mobipôle à la gare de Visé, par exemple. Les parties qui suivent décrivent ces services de manière générale. Parmi ceux-ci, l'usage de la voiture est et restera un levier important pour se déplacer. Ce qui va évoluer, cependant, c'est la manière dont nous allons utiliser ces véhicules au quotidien.

De nouvelles plateformes apparaissent pour proposer des services d'autopartage (mise en commun d'un véhicule) ou de covoiturage (partage d'un même trajet).

AUTOPARTAGE ET APPLICATIONS DIGITALES

Une voiture reste immobile en moyenne 95 % de son temps ! Fort de ce constat, plusieurs opérateurs ont investi l'autopartage (ou « *carsharing* ») en Belgique. Différentes formules existent, soit directement destinées aux particuliers, soit en formule « B2B » vers le secteur professionnel. La formule connaît un succès grandissant, en milieu urbain mais aussi maintenant dans les zones moins denses. En pratique, comment cela fonctionne-t-il ?

Nous pouvons distinguer différentes formes d'autopartage :

- L'autopartage qui vous permet d'utiliser une voiture à un endroit donné et vous la ramenez à sa base de départ ; c'est le système prôné par Cambio en milieu urbain (www.cambio.be)
- L'autopartage en free floating : vous utilisez une voiture géolocalisée à un endroit donné et vous la laissez en voirie accessible au prochain utilisateur de la plateforme ;

Parmi les plateformes d'autopartages, nous pouvons relever :

- La plateforme coopérative tels WIBEE : www.wibee.be
- Les plateformes d'autopartage de Mpact : www.cozywheels.be ou www.cambio.be

Des réseaux de garagistes locaux mettent également à disposition des voitures électriques en carsharing pour les habitants d'une commune suivant une convention établie avec une entreprise ou une commune ; les véhicules sont ensuite accessibles au citoyen via une appli de communication **Share4mobility** : [Share4Mobility - Accueil | Facebook](#)

SERVICES DE COVOITURAGE ET DÉVELOPPEMENT DE PARKINGS DE CO-VOITURAGE

Favoriser le développement du covoiturage sur Visé implique d'activer plusieurs leviers :

- Une bonne connaissance de l'ensemble des opérateurs et plateformes existantes
- Une politique active en matière de communication et d'implication des acteurs locaux (communes, entreprises, écoles, ...)
- Une infrastructure favorisant la pratique aisée du covoiturage

Rappelons d'abord le concept en lui-même. Par covoiturage, il faut entendre l'ouverture de places sur un véhicule qui est déjà prévu pour un trajet, l'objectif du conducteur étant de remplir au maximum son véhicule. Qu'il s'agisse du trajet domicile-travail ou domicile-école, de nombreux trajets s'effectuent déjà de manière informelle. L'objectif est de rendre ces trajets plus visibles en invitant leurs conducteurs à s'inscrire sur les différentes plateformes existantes. Parmi celles-ci, nous pouvons relever :

- **Carpool**, plateforme de covoiturage global proposée par Mpact (www.carpool.be)
- **BlaBlaCar**, active au niveau européen, pour les trajets longues distances (www.fr.blablacar.be)

Mais de plus en plus, le citoyen se tourne aussi vers des plateformes spécifiques, en capacité d'assurer une sécurité absolue pour les trajets scolaires ou extra-scolaires. Parmi celles-ci, deux plateformes permettent des trajets sécurisés sur le trajet domicile-école ou les activités extra-scolaires :

- **Koalift** (BE): www.koalift.com
- **Cemabulle** (FR) : <https://cmabulle.fr>

Autant de services qui permettront au citoyen non seulement un gain de temps et d'énergie, des économies au niveau carburant mais aussi de renforcer les liens au sein d'une même communauté. Identifier l'opérateur de covoiturage qui correspond le mieux à vos besoins quotidiens n'est pas tout. Deux autres leviers importants doivent être mis en œuvre :

- **Un plan de communication au niveau communal et supracommunal** (à l'échelle de Liège Métropole ou de la Basse Meuse), plan destiné à mettre en avant l'ensemble des plateformes desservant Visé afin d'en augmenter le nombre d'utilisateurs
- **Une infrastructure sécurisée, favorisant les rencontres** entre ceux qui offrent une place et les demandeurs d'un covoiturage.

Comment développer cette infrastructure sécurisée ? Voici trois axes où la commune de Visé peut jouer le rôle de facilitateur pour développer les parkings de covoiturage et susciter la demande :

1. **Mener des partenariats avec des acteurs privés** : Un nombre important de covoitureurs utilise les parkings de grandes surfaces comme parking de covoiturage qui sont fort appréciés par les covoitureurs dès lors qu'ils bénéficient d'une infrastructure de qualité et d'un contrôle social élevé. Nombreuses sont les entreprises qui disposent d'une capacité importante de stationnement qui est sous-utilisée la semaine et pourrait être mutualisée en vue d'offrir des espaces de stationnement à des covoitureurs. On pense en particulier aux parkings de :
 - a) Supermarchés qui sont dimensionnés pour la pointe du samedi et rarement pleinement utilisés les jours de semaine ;
 - b) Stations-services idéalement localisées par rapport au réseau routier ;
 - c) Parcs d'attraction, lieux touristiques ou centres sportifs et culturels dont les besoins en stationnement se manifestent en soirée ou pendant les congés scolaires ;
 - d) Tous types d'entreprises et parcs d'activités qui disposent d'un excédent de places de stationnement.

Visé peut aussi faire appel au Bureau d'Etudes Espaces Mobilités chargé par le SPW d'identifier les sites ayant le plus de potentiel en termes de sites de covoiturage.
2. **Créer une base de données interne aux entreprises d'un même site et diffuser l'information** : Pour que les usagers puissent échanger facilement les diverses informations (offres et demandes) de covoiturage, le développement d'une base de données interne est suggéré. Les employeurs intéressés pourront ainsi y indiquer leur profil de mobilité (usager) avec les informations nécessaires : heure de départ et arrivée, jours de travail, trajets, etc. Le coordinateur mobilité peut également jouer un rôle d'entremetteur en comparant les différents profils et en mettant en relation les travailleurs concernés intéressés.
 - **Au niveau du territoire de Visé, un tel coordinateur peut rassembler l'ensemble des besoins des entreprises** afin de développer, au départ de ces besoins, une mise entre offreurs et demandeurs via une plateforme de co-voiturage.
3. **Sensibiliser les travailleurs et futurs usagers de covoiturage** : Afin de sensibiliser les travailleurs vers les modes de la multimodalité, les entreprises doivent fournir des informations claires concernant le système de covoiturage et ses avantages. La diffusion de cette information de temps de parcours peut se faire par différents types d'organisations :
 - Les opérateurs de transport : ce qui correspond aux gestionnaires et exploitants de réseaux routiers, aux autorités organisatrices de transport et aux exploitants de ces réseaux.
 - Les opérateurs de service d'information à l'utilisateur : il s'agit généralement d'entreprises, qui sans être gestionnaire ou exploitant de réseau, récupèrent des données comme les traces GPS, etc. afin d'informer l'utilisateur.
 - Les communautés d'utilisateurs : aussi bien pour l'information routière que pour l'information transport en commun.

F. AMÉNAGER DES PARKINGS DE CO-VOITURAGE

Voici quelques éléments importants pour une commune décidée à développer un réseau d'aires de covoiturage. Avant de penser à en créer de nouveaux, il est important d'analyser si

des parkings existants ou certaines parcelles ne peuvent pas être aménagés à moindre frais comme parkings de covoiturage. En général, il est préférable de viser l'implantation de plusieurs petits parkings de covoiturage bien disséminés sur le territoire que l'aménagement d'un méga-parking. Plusieurs éléments doivent être pris en compte lors de la sélection et l'aménagement d'aires de covoiturage :

- a) *Un emplacement et à une distance pertinente des pôles d'attractivité* : Le parking de covoiturage doit se situer à un endroit accessible et attractif pour les futurs utilisateurs par rapport à leurs trajets quotidiens (domicile-travail). Il doit idéalement se trouver à l'intersection ou le long d'axes connaissant un trafic important. Une analyse des flux de trafic est préconisée afin de définir globalement les matrices origines-destination. Il est important de placer les parkings de covoiturage à une distance relativement importante des pôles d'attractivité puisque les covoitureurs parcourent en moyenne plus d'une trentaine de kilomètres par jour.
- b) *Un maillage cohérent* : Il est utile de raisonner en termes de réseau de parkings de covoiturage car les habitudes des covoitureurs évoluent rapidement en fonction de leurs besoins (professionnels, etc.).

- c) *Une accessibilité multimodale* : Le parking doit être aisément accessible en voiture afin d'éviter aux utilisateurs de perdre du temps dans des détours importants. Il est également conseillé de rendre le parking directement accessible depuis le réseau secondaire. Il est important que le parking soit bien accessible en transport public afin de permettre aux usagers d'avoir des alternatives et récupérer leurs véhicules au cas d'urgence. Le parking devra idéalement être accessible à vélo depuis les noyaux d'habitat environnants. Les pistes cyclables pour y accéder devront au besoin être réalisées et bien entendu correctement sécurisées, signalées et entretenues. L'entrée sur le parking devra être facilitée et les cheminements confortables. Un parking couvert pour les cyclistes devra être aménagé à proximité de l'entrée.



Figure 57. Exemple typique d'un parking de covoiturage bien accessible à la multimodalité

- d) *Un revêtement de qualité et un stationnement bien organisé* : Un parking de covoiturage doit disposer d'un revêtement routier de qualité qui permet une circulation aisée sur le parking et le stationnement confortable du véhicule, ceci par tous les types de conditions météorologiques. Afin d'éviter les pertes de temps et les désagréments liés à un stationnement anarchique, les emplacements doivent être clairement délimités au moyen de marquages ou de lignes créées dans les matériaux. Les marquages doivent être régulièrement entretenus. La circulation sur le parking doit être lisible et permettre de préférence une circulation en boucle. Dans la mesure du possible, on séparera l'entrée et la sortie.
- e) *Des équipements pour le confort et la sécurité* : Il est recommandé de veiller au confort et à la sécurité des covoitureurs en aménageant le site avec de l'éclairage public, des zones de verdure, des poubelles, des aubettes pour permettre aux gens d'attendre leurs partenaires, etc.
- f) *Une signalisation cohérente au niveau régional* : Un des grands facteurs de succès des parkings de covoiturage dans les autres régions est la signalisation du parking. Il y a lieu de distinguer la signalisation en amont et la signalisation de proximité. Il faut une signalisation suffisamment en amont sur les axes autoroutiers et routes à grand gabarit. Il est toutefois important de limiter la multiplication de la signalisation routière qui a

tendance à diminuer ses effets lorsque les panneaux sont trop nombreux. Une signalisation directionnelle pourrait se poursuivre aux sorties d'autoroutes afin d'orienter l'utilisateur jusqu'au parking. Le principe de signalisation est illustré par les photos (Fig. 7).



Figure 58. Exemples typiques d'une signalisation cohérente

Une belle réalisation a été aménagée le long de la N 653 à la sortie du pont d'Argenteau, alliant arrêt de bus, arceaux vélo, boîte postale, bulles à verre enterrées, places de stationnement en dalle gazon à durée illimitée et une signalisation tout-à-fait adéquate



Figure 59 : arrêt de bus mobipôle Argenteau



Figure 60 : parking covoiturage mobipôle Argenteau

On regrettera le peu d'aménagements apportés à l'accès vélo à partir du RAVeL qui doit franchir le carrefour de la sortie d'autoroute



Figure 61 : traversée difficile piétons / vélos échangeur Argenteau

SOURCES À CONSULTER

- <https://fr.wikipedia.org/wiki/Multimodalit%C3%A9>,
- www.mpact.be/fr (anc. taxistop!) (Consulté 25-05-2021)
- https://mobilit.belgium.be/fr/circulationroutiere/vehicules_et_leurs_elements/systemes_de_transports_intelligents_its, Systèmes de transports intelligents (ITS), (consulté 25-05-2021)
- <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:207:0001:0013:FR:PDF>, Directive 2010/40/UE du Parlement Européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport
- <http://mobilit.wallonie.be>, Portail de la mobilité en Wallonie, 'La Wallonie fait du covoiturage une priorité', (consulté 02-06-2021)
- <http://www.covoiturage-entreprise.com/Covoiturage.html>, Le co-voiturage d'entreprise pour une mobilité durable -UWE- (consulté 26-05-2021)
- [Accueil -MOBILESEM](#) pour exemple en Charleroi Métropole
- <http://www.beldam.be/>, BELgium Daily Mobility, enquête sur la mobilité quotidienne des Belges,
- IWEPS. Institut Wallon de l'Evaluation, de la Prospective et de la Statistique,

AUTRES PARTENAIRES

- L'asbl Tous à pied peut organiser des animations dans les écoles : www.tousapied.be
- Promouvoir l'initiative du SPW « **Tous vélos actifs !** » ; leurs outils et services aux entreprises.
- Le **groupe Basse-Meuse du Gracq** – www.gracq.org : organiser des formations comme la formation « vélo-traffic », développer des actions médiatiques, de sensibilisation
- **Avoir une patrouille de police locale à vélo** : une présence policière qui patrouille à vélo permet de voir la ville autrement. C'est un service de proximité très intéressant pour évaluer certains comportements et analyser certains aspects de la sécurité routière
- ProVélo propose des chartes aux communes pour organiser des formations ciblées aux écoles et enseignants ainsi qu'au public : Je me lance, Ma Ville à Vélo, ... - [Liège \(provelo.org\)](http://Liège(provelo.org))
-

FICHE ACTION 10 : INFORMATION AU CITOYEN

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Contexte

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 ainsi que des actions. Les acteurs publics (la commune de Visé, l'Etat fédéral, la Région Wallonne, le SPW, la Province, etc.) ont chacun un important rôle à jouer à ce sujet. La promotion d'une mobilité plus durable appelle évidemment le déploiement de multiples moyens, d'autant que nous sommes presque tous habitués à la voiture et qu'il s'agit en quelque sorte de se désintoxiquer.

La commune peut mener différentes actions afin de faire découvrir les alternatives à la voiture et renforcer les moyens de la mobilité douce. La communication et l'information au citoyen sont indispensables afin d'influencer l'évolution des comportements des usagers vers une mobilité plus durable.

Objectifs

Dans un plan d'information et sensibilisation, la commune vise à :

- **Proposer des actions de promotion de la mobilité douce** durant la semaine de mobilité.
- **Améliorer l'information sur les possibilités d'accès des services alternatifs à la voiture.**
- Soutenir et alimenter une **centrale de mobilité locale**.
- **Renforcer la participation citoyenne comme un outil d'amélioration de la gestion locale.**
- **Favoriser une information réciproque et responsable des différents acteurs.**



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Commune de Visé
SPW, Liège Europe Métropole, Associations d'usagers

FINANCEMENT

Commune de Visé

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Action non chiffrée

IMPACTS

- +
- Réduction de l'« auto-solisme » et augmentation de l'usage des transports en commun ou alternatifs.
- Plus grande multimodalité des déplacements.
-
- /

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Fréquentation des pages mobilité du site communal

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Les actions de communication vers l'information au citoyen peuvent être diverses et elles seront en œuvre progressivement afin d'inciter les usagers vers une mobilité durable.

Les actions proposées de communication sont les suivantes :

- Informer les habitants sur les **solutions alternatives** à la voiture individuelle et les **inviter à tester** d'autres modes de transport (par exemple un circuit à pied et/ou à vélo, organiser des tests de vélos électriques, etc.).
- **Expliquer la politique de mobilité** (les travaux entrepris, les résultats des contrôles de vitesses, les mesures d'encouragement, les bons plans, etc.).
- **Concerter la population sur les projets de mobilité** dès leur conception.
- **Réduire les inégalités devant l'accès à l'information** avec l'organisation de formations et de séances d'informations aux citoyens afin de donner accès à toutes les catégories de la population.
- **Développer des campagnes** d'information sur l'utilisation de véhicules moins polluants et sur les déplacements en mode doux au quotidien.
- **Inaugurer des nouveaux itinéraires** en facilitant la mobilité douce et communiquer vers les citoyens.
- **Cibler le public des enfants et adolescents, en raison de :**
 - L'importance de la mobilité scolaire dans les communes
 - L'effet d'entraînement sur les parents,
 - La nécessité de modifier les comportements sur le long terme,
 - L'utilité de rendre les enfants autonomes pour leurs déplacements dans la commune
 - L'importance de les intégrer plus tôt dans la circulation afin de leur assurer une expérience pratique de la mobilité non-motorisée afin de les sensibiliser et responsabiliser envers les usagers faibles pour leur future expérience d'automobiliste après l'obtention du permis de conduire.
- **Valoriser les comportements "exemplaires" et des exemples de bonnes pratiques**
- **Organiser des événements** afin de valoriser les transports publics par des actions festives, etc.
- **Créer un portail de mobilité** afin d'informer les citoyens concernant les modes doux et aider les personnes à se déplacer de façon responsable en offrant un accès rapide, simple et amélioré conçu à l'attention des citoyens vers des déplacements durables et écologiques.
- **Organiser la page mobilité sur le site web de la ville et rubrique systématique dans le journal communal avec :**
 - Rappel des règles de circulation (zone 30, poids lourds, équipements vélo)
 - Résultats des contrôles radar
 - Nouveaux aménagements, commentaires
 - Lignes du TEC et localisations des arrêts et horaires (ou avec lien html) et liaisons à plus grande distances
 - Information sur le ramassage scolaire et autres initiatives envers les enfants

La Ville de Visé peut se rattacher à la plateforme « Liège Mobilité » et largement diffuser l'information [2019 - Plan urbain de mobilité — Liège \(liege.be\)](#) qui fournit déjà toute une série de conseils

Lors de projets de sensibilisation et l'information au citoyen concernant la mobilité douce, il est possible d'avoir une attention particulière vis-à-vis des modes actifs et plus précisément :

✓ **Piétons**

- Faire la promotion des sentiers et ruelles.

✓ **Cyclistes**

- Intégrer, dans les programmes scolaires, l'apprentissage du vélo (brevets cyclistes).
- Offrir une prime à l'achat d'un vélo électrique.
- Organiser des bourses d'échange de vélo
- La présence d'arceaux vélo aux divers pôles attractifs prouve que le vélo a une place dans la commune

✓ **Transports publics**

- Lorsque l'offre est existante, assurer la promotion des horaires aux parents, aux travailleurs, aux personnes âgées.

✓ **Voiture individuelle**

- Promouvoir le co-voiturage : articles de présentation, prévoir des zones de covoiturage à des endroits stratégiques de la commune.
-

FICHE ACTION 11 : HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le territoire de Visé est parcouru par de nombreuses voiries régionales et donc tributaire de la dynamique régionale pour leurs réaménagements adaptés aux nouveaux modes de déplacement.

Le pont qu'emprunte la N618 au-dessus de la Meuse est hautement stratégique.

L'entretien et la signalétique doivent être constamment surveillés



Les traversées principales du centre-ville sont aussi régionales.

Des comptages ont permis de hiérarchiser le réseau en fonction de sa fréquentation.



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW

FINANCEMENT

Budget régional pour les voiries régionales +
SPFICO
Subsides pour les Villes et Communes : PICC

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir tableau récapitulatif

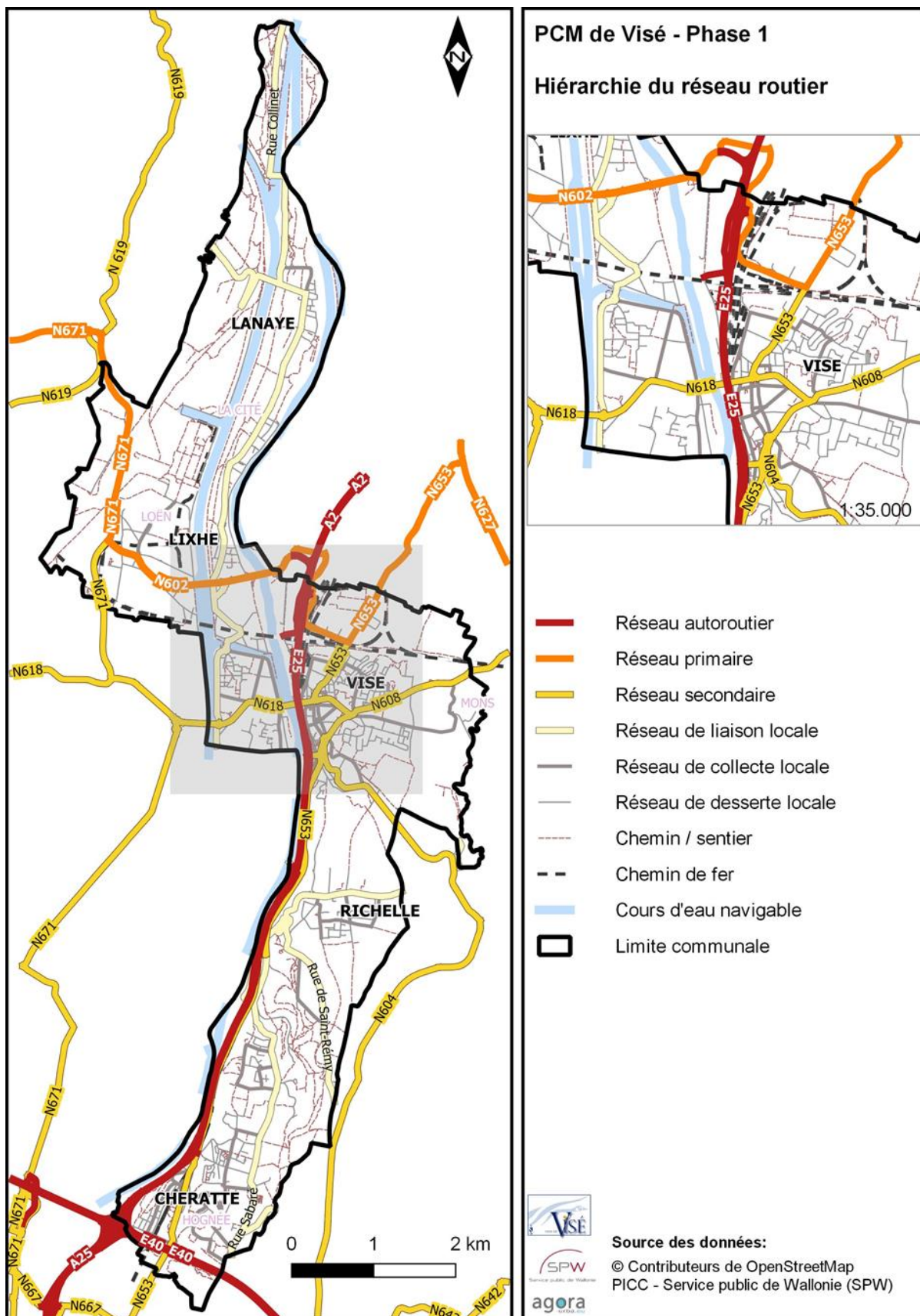
INDICATEURS DE RÉSULTAT

- X

IMPACTS

- +
- Fluidité du trafic et apaisement du cadre de vie
- Maintien du trafic de transit sur le réseau primaire
-
- Embouteillage et pollution si report sur des voiries de desserte dans des quartiers résidentiels

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS



Le flux Nord-sud est fondamentalement un flux de transit qui emprunte essentiellement l'autoroute E25.

La route parallèle N653 Visé – Cheratte n'est pas utilisée pour le trafic de transit. Visé est donc partiellement épargnée si ce n'est le trafic en provenance de Berneau qui rejoint l'autoroute à Souvré en traversant le centre-ville.

Les liaisons est-ouest peuvent être quantifiées par les postes de comptage 61 et 62 sur la rue de Berneau à l'est et les comptages 31 et 32 à hauteur du pont de la N 618 sur le canal Albert côté ouest.

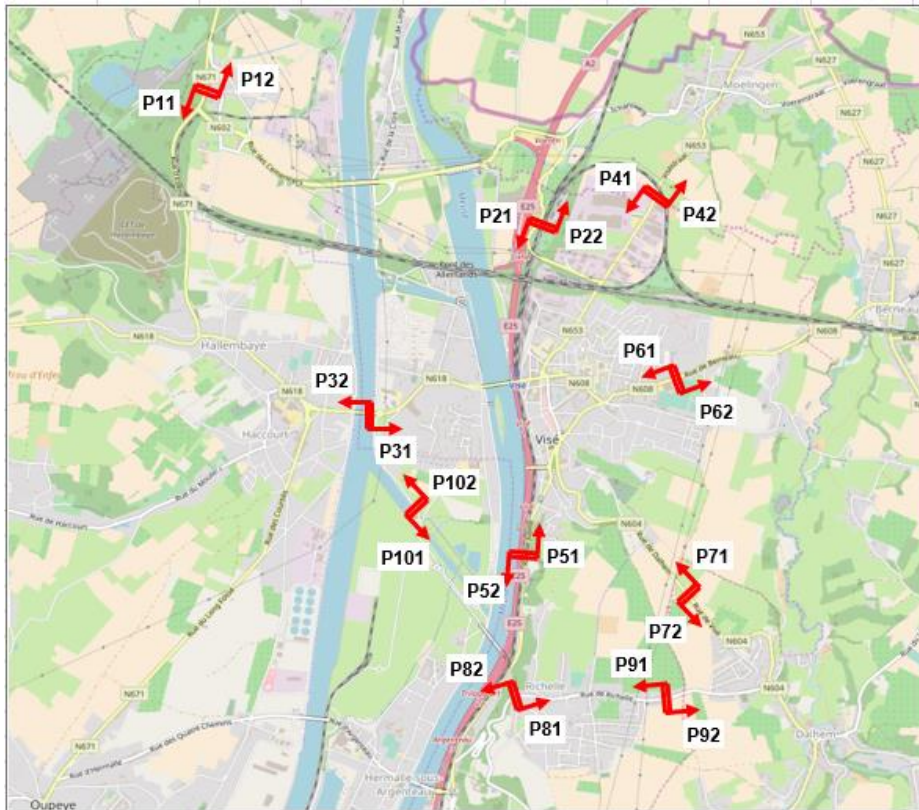
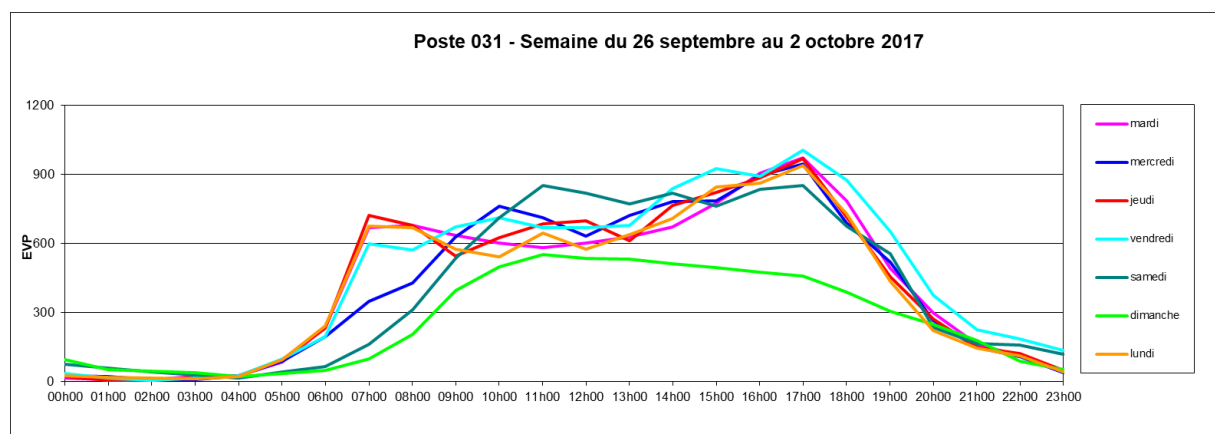
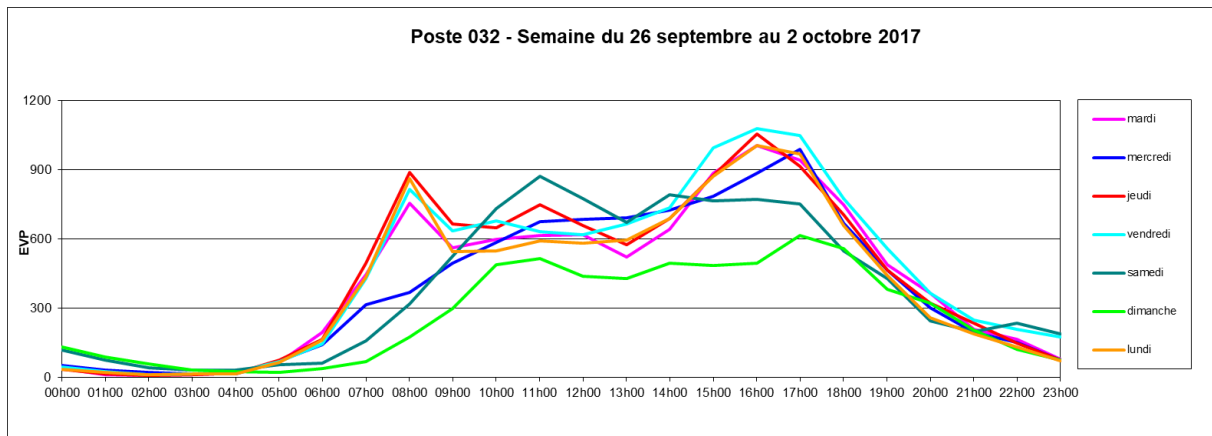


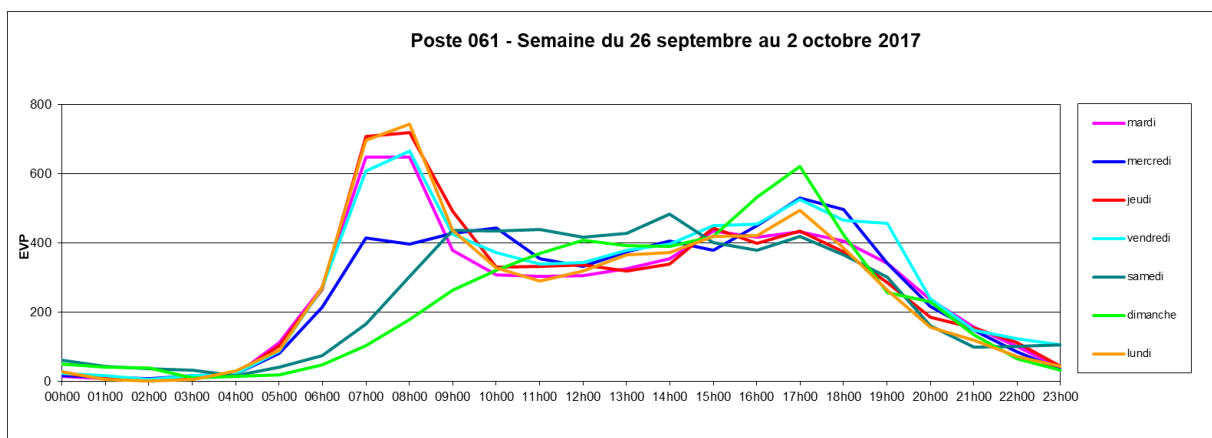
Figure 62 : extrait phase 1 du diagnostic agora



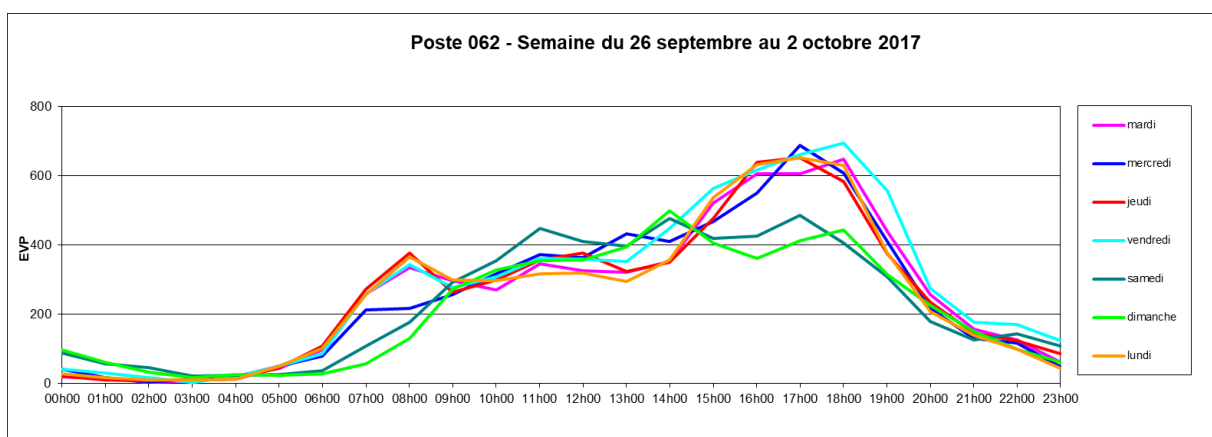
L'entrée dans Visé au niveau de l'avenue du Pont démontre un trafic constant à partir de 6h jusqu'à 18h, même le samedi qui traduit l'activité commerciale de la ville. Ces courbes marquent des passages pour des trajets longs vu les extrêmes horaires.



La sortie de Visé à hauteur de l'avenue du Pont est marquée par le pic du matin entre 7 et 8h et le pic traditionnel entre 15 et 18h marquant des trajets plus courts.



On retrouve cette tendance du côté du plateau, rue Berneau où on enregistre des départs tôt, déjà vers 6 h du matin pour des destinations plus lointaines mais aussi des départs pour déposer les enfants à l'école ou prendre un train.



Le sens retour Visé vers Berneau est caractéristique des retours tardifs avec une pointe graduelle jusque 19h pour chuter au-delà.

La traversée du centre de Visé pour rejoindre le plateau de Herve suscite quelques contrariétés pour les déplacements des modes alternatifs. Un vélo qui remonte l'avenue Albert 1^{er} sur la piste suggérée freine tout le trafic derrière lui.

Une piste cyclable en site propre devrait être envisagée au moins dans le sens de la montée.

La fiche action zone apaisée n° 13 a repris plusieurs coupes-types intégrant des pistes cyclables marquées.

Toutefois cette N618 aurait aussi des usages stratégiques militaires. (À confirmer)

L'ancien PCM proposait déjà d'ailleurs des schémas de circulation alternatifs :

1. La circulation du centre-ville serait apaisée en dissuadant le trafic de transit de passer par cette voie ;
2. Le trafic de transit venant du Pont devant tourner préférentiellement à droite par la rue des Récollets qui semble sous exploitée, ensuite avec une possibilité d'aller jusqu'à la place Reine Astrid dans un but de déplacement pour accéder aux commerces et services du centre-ville,
3. La rue du Collège spécifique pour les achats garde son caractère semi partagé ;
4. Les Remparts remis à double sens pour rejoindre la rue de la Fontaine et remonter vers le carrefour de la Gendarmerie.
5. La rue de la Fontaine et l'avenue Albert 1^{er} seraient donc à sens unique limité avec 2 pistes cyclables en site propre ou en bande bus+vélo partagé

Les comptages réalisés en 2018 permettent de quantifier les flux en présence. En pratique ils sont similaires à quelques unités près de la situation cartographiée en 2003 dans le PICM.

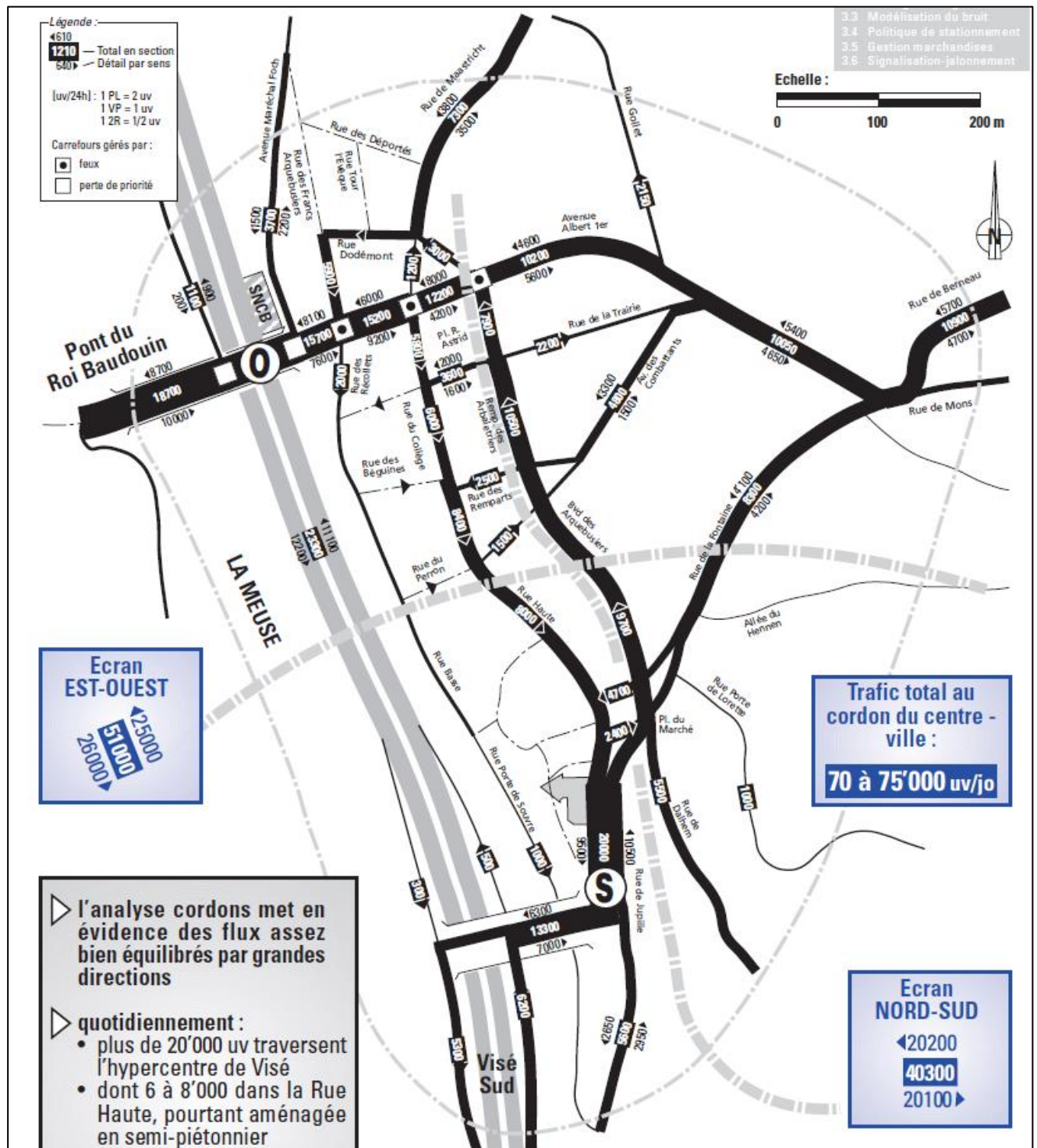


Figure 63 : charges de trafic 2003 - extrait de la phase 1 du PCM

A titre d'exercice, le bureau d'étude a proposé une réflexion sur un nouveau sens de circulation au sein du centre-ville dans le but de l'apaiser.

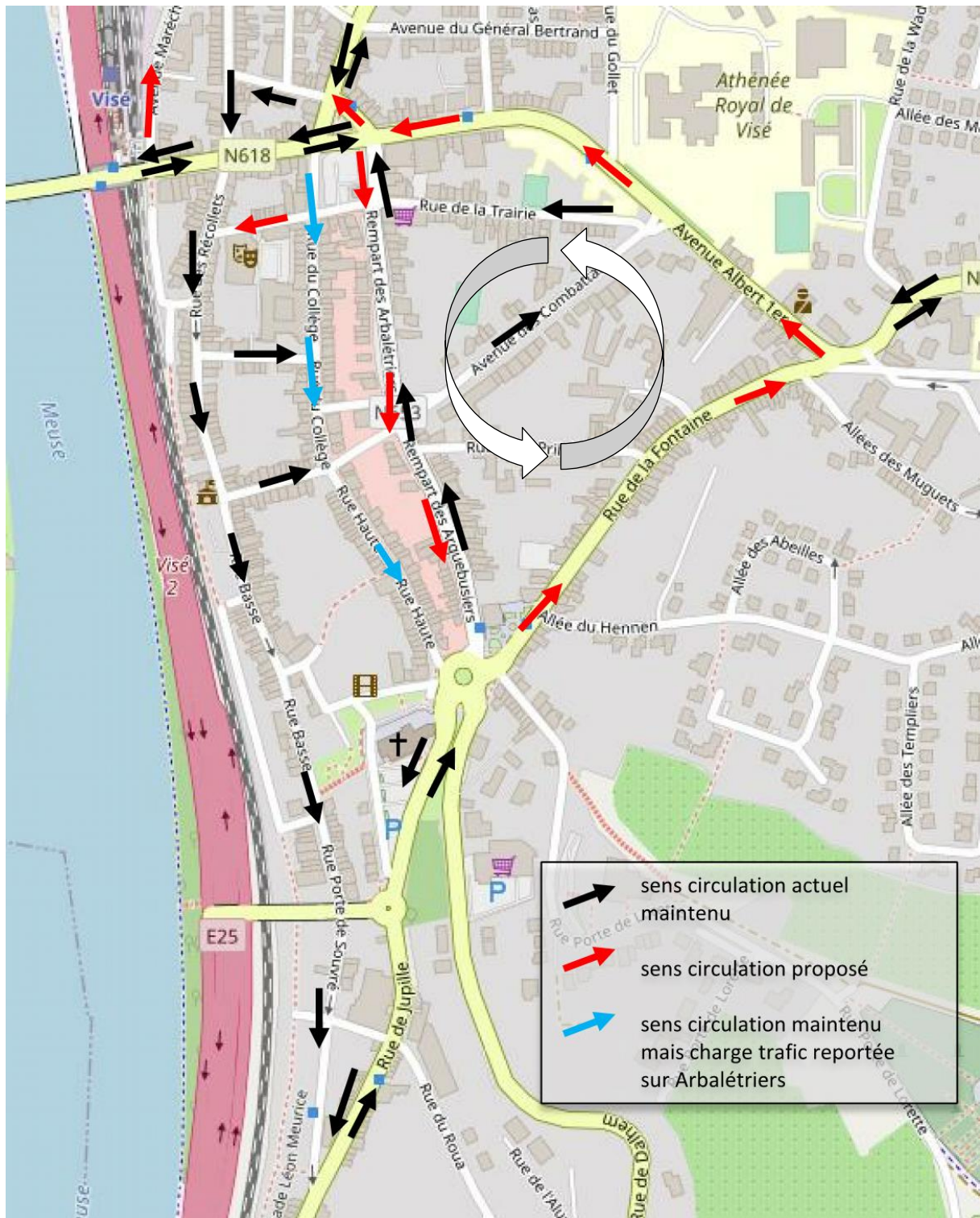


Figure 64 : variante de plan de circulation pour le centre-ville de Visé

Cette disposition en boucle simplifie le problème du carrefour de la Gendarmerie qui doit être redessiné mais dont l'emprise ne doit pas être modifiée dans ce cas-ci.

Toutefois tant que le centre Visé n'est pas affranchi du trafic de transit vers l'autoroute, induit par les habitants de Berneau / Fourons, par un contournement nord pour éviter le centre de Visé, il sera difficile de gérer le flux massif dans via le Rempart des Arbalétriers pour rejoindre l'autoroute à Souvré.

Il en découle que **les propositions de sens de circulation effectuées ici gardent un caractère exploratoire et hypothétique**, et n'ont pas fait l'objet d'une étude de faisabilité détaillée en termes de gestion des flux en présence. Il faut donc concevoir ces propositions comme un exercice intellectuel permettant de visualiser le potentiel de gains d'aménagement possibles, **quand la circulation en transit à travers le centre de Visé pourra être réduite par d'autres actions comme le projet de contournement nord**.

A travers différents coupes schématiques, on retravaille les ambiances du réseau viaire en centre-ville sous différentes formules :

Rue de la Fontaine – 12 m de largeur disponible



Figure 65 : variante de la rue de la Fontaine avec pistes cyclables marquée sens unique (SUL)

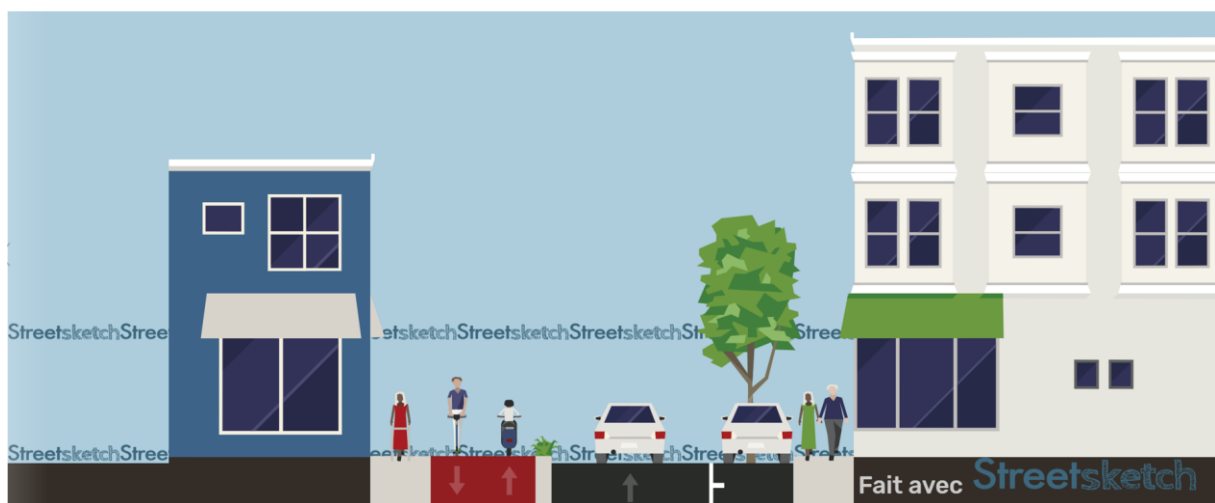


Figure 66 : variante de la rue de la Fontaine avec pistes cyclables à double sens

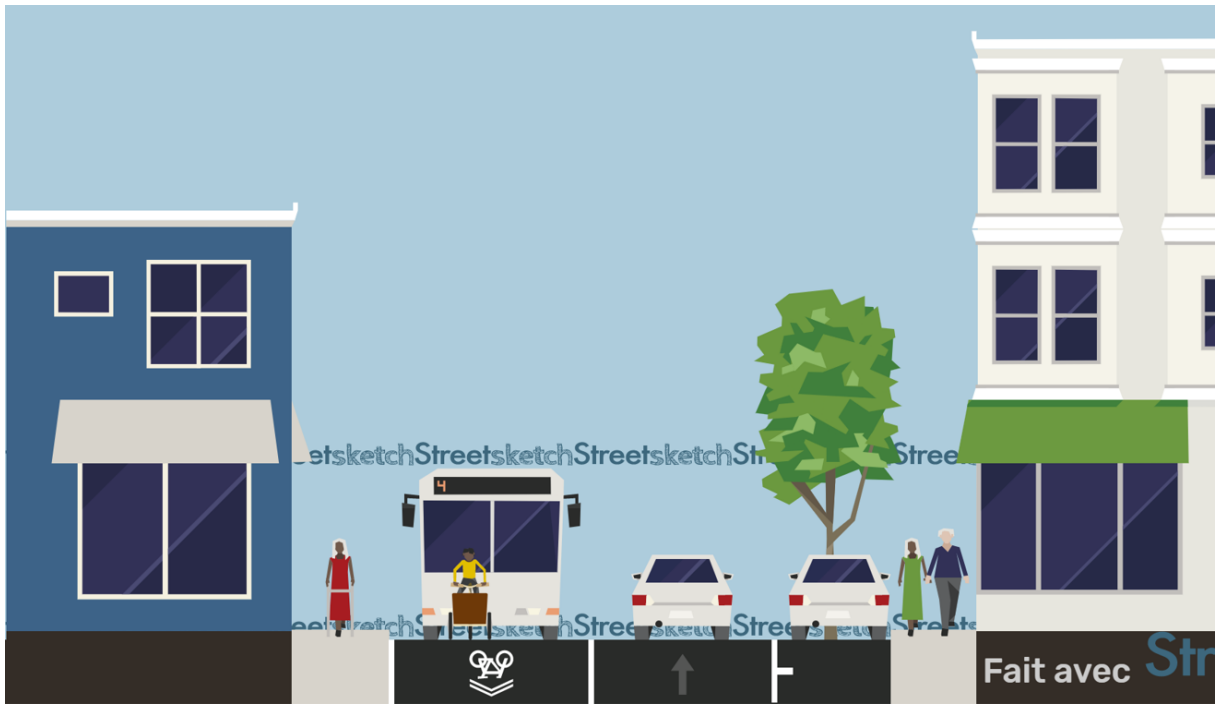


Figure 67 : variante de la rue de la Fontaine avec pistes cyclables sens unique avec bande bus+vélo

Où la piste cyclable bidirectionnelle peut être partagée avec les bus de la ligne 67 dans le sens descendant.



Figure 68 : exemple de bande bus + vélo

Le bureau d'étude insiste sur le fait que ces esquisses d'aménagement sont concevables que seulement si le charroi actuel est dévié via le contournement nord.

Dans le même esprit, si on met l'avenue Albert 1^{er} en sens unique, dans le sens de la descente

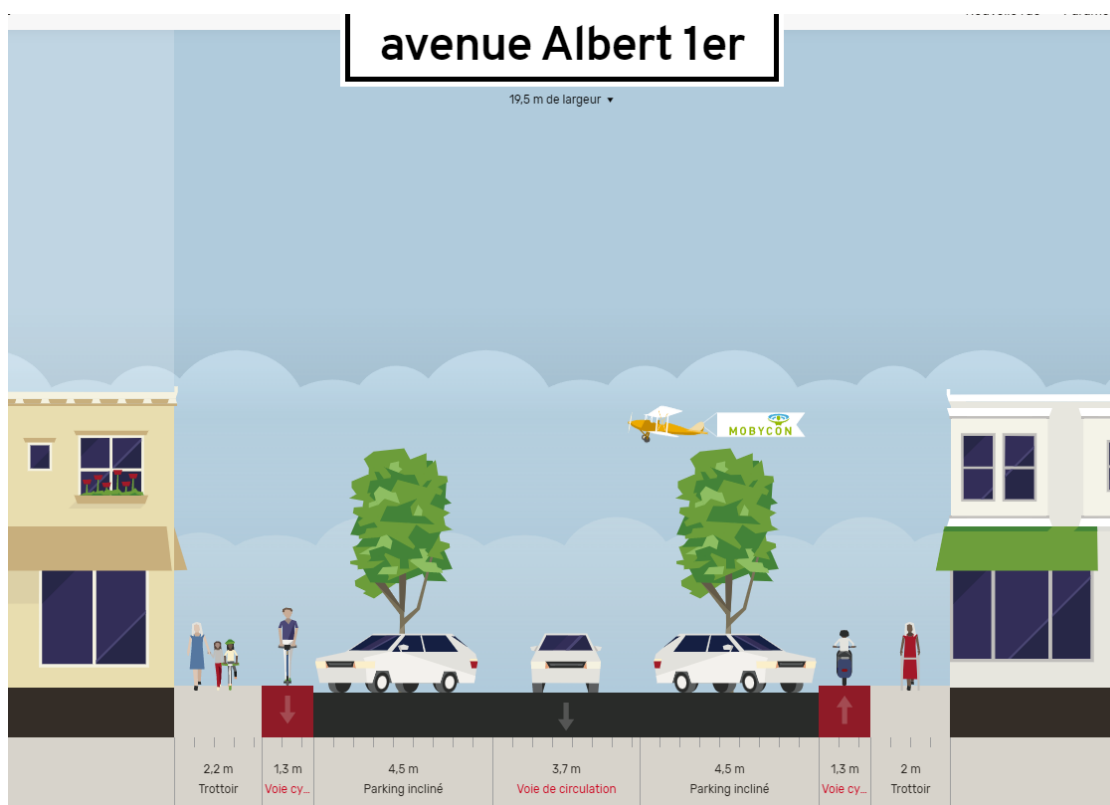


Figure 69 : variante avenue Albert 1er avec pistes cyclables à sens unique (SUL)



Figure 70 : variante avenue Albert 1er avec pistes cyclables à double-sens

FICHE ACTION 12 : SÉCURISATION DES CARREFOURS

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Une vitesse inadéquate, notamment le long des voiries régionales, peut générer un sentiment d'**insécurité**, d'une part liée à des constats objectifs (comme le nombre d'accidents à un certain endroit), de l'autre lié à la perception subjective d'un espace.

Les **carrefours** représentent un endroit du réseau routier où ce sentiment d'insécurité peut s'avérer accru : afin de limiter le danger au sein des croisements, notamment pour ce qui concerne les usagers le plus faibles, des **mesures** peuvent être adoptées systématiquement, pour que la configuration du carrefour respecte certains critères qui aident à limiter le nombre d'accidents de la rue.

L'objectif est d'identifier les éléments et **facteurs** relevés comme **problématiques** de manière récurrente, au niveau des carrefours, et de les utiliser comme base de départ pour proposer des solutions à appliquer.

Cette fiche action donnera des **indications générales**, qui seront étudiées en détail dans un deuxième moment, notamment aux carrefours jugés problématiques à Visé, entre autres le carrefour dit de la Gendarmerie et le carrefour rue de Richelle # chaussée d'Argenteau.

La cause des accidents n'est pas toujours facile à identifier, et ainsi chaque zone accidentogène doit être étudiée dans son contexte, en faisant l'objet d'une analyse détaillée afin d'en comprendre la **cause**.

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre d'accidents
-



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
SPW

FINANCEMENT

Subsides SPW au travers des PICC

ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir tableau récapitulatif

IMPACTS

+

- Amélioration de la sécurité routière
- Réduction des nuisances de la circulation automobile
- Meilleure visibilité au sein du carrefour

-

- Traversée des voiries régionales

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

La **configuration** d'un carrefour joue un rôle important par rapport à la **sécurité routière** de tous les usagers. Il s'agit de l'endroit de la rue où plusieurs modes de transport ont une interaction directe. C'est pour cette raison qu'il faut réfléchir à la façon de sécuriser le plus possible les usagers, notamment les modes actifs.

L'analyse des statistiques d'accidents corporels en Région de Bruxelles-Capitale montre que parmi les différents types de croisement, les carrefours à priorité de droite sont ceux qui enregistrent le plus de cyclistes victimes d'accidents, suivi par les carrefours à feux, puis carrefours avec signaux B1 (céder le passage) ou B5 (marquer l'arrêt et céder le passage) et enfin les giratoires.

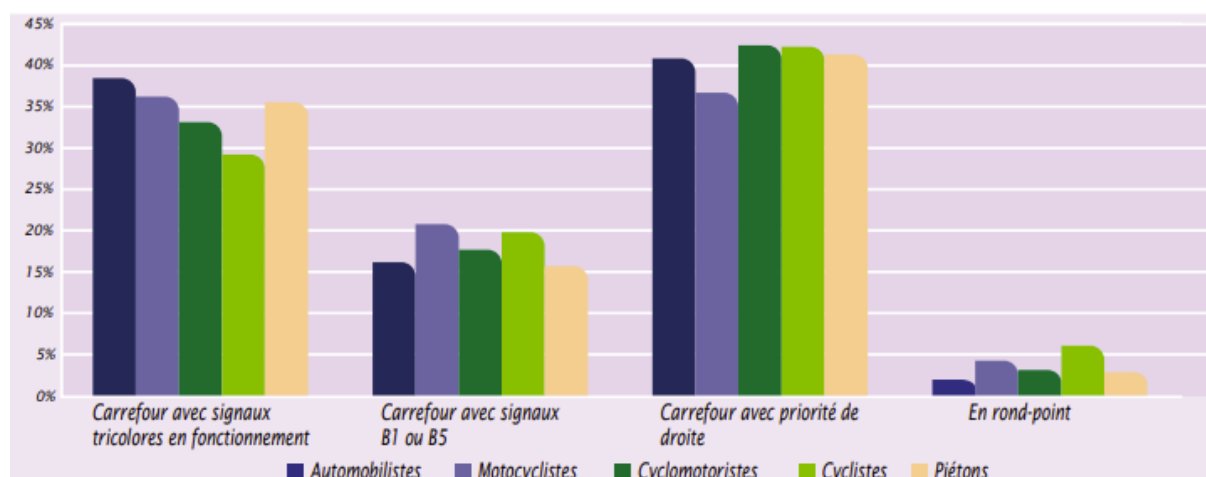


Figure 71. Victimes d'accident en fonction du type de croisement – Région de Bruxelles-Capitale 2002-2011 (Source : SPF Économie DG SIE / Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale « Aménagements cyclables en carrefours »)

Plusieurs **facteurs** peuvent être identifiés comme **dangereux** au sein d'un croisement :

- **Visibilité** : un manque de visibilité peut générer des situations dangereuses au sein du carrefour, notamment pour les catégories d'usagers les plus faibles ; ce manque de visibilité est souvent causé par des objets encombrants placés de façon non-optimale, par une végétation sauvage, etc. ;
- **Vitesse** : des vitesses excessives sont souvent une cause d'accident, compte tenu des temps de réaction réduits de la part de l'automobiliste ;
- **Eclairage** : si la zone aux alentours du carrefour est mal éclairée, on observe une situation de danger car la visibilité est fortement réduite et ce manque de visibilité mutuelle entre usagers ne permet pas par exemple de traverser en sécurité, surtout pour les modes actifs.

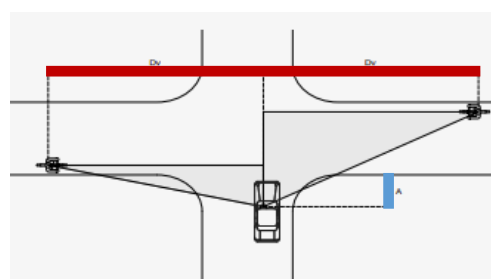


Figure 72. Une distance de visibilité de 25m (ligne rouge) est estimée pour une distance d'observation de 2,5m (ligne bleue)
(Source : Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale « Aménagements cyclables en carrefours »)

La **fiche n° 72 de la SECUROTHEQUE** reprend une analyse des situations **problématiques** les plus récurrentes, avec des **actions** relatives à entreprendre pour faire face au problème identifié. Il s'agit de situations typiques, motif pour lequel une contextualisation sera nécessaire au cas par cas afin de pouvoir donner des indications les plus précises possible.

Recommandations pour l'aménagement du carrefour de la gendarmerie

En 2002, le PiCM avait déjà étudié les variantes d'aménagement pour sécuriser les déplacements de modes actifs et fluidifier l'axe rue de la Fontaine-rue de Berneau

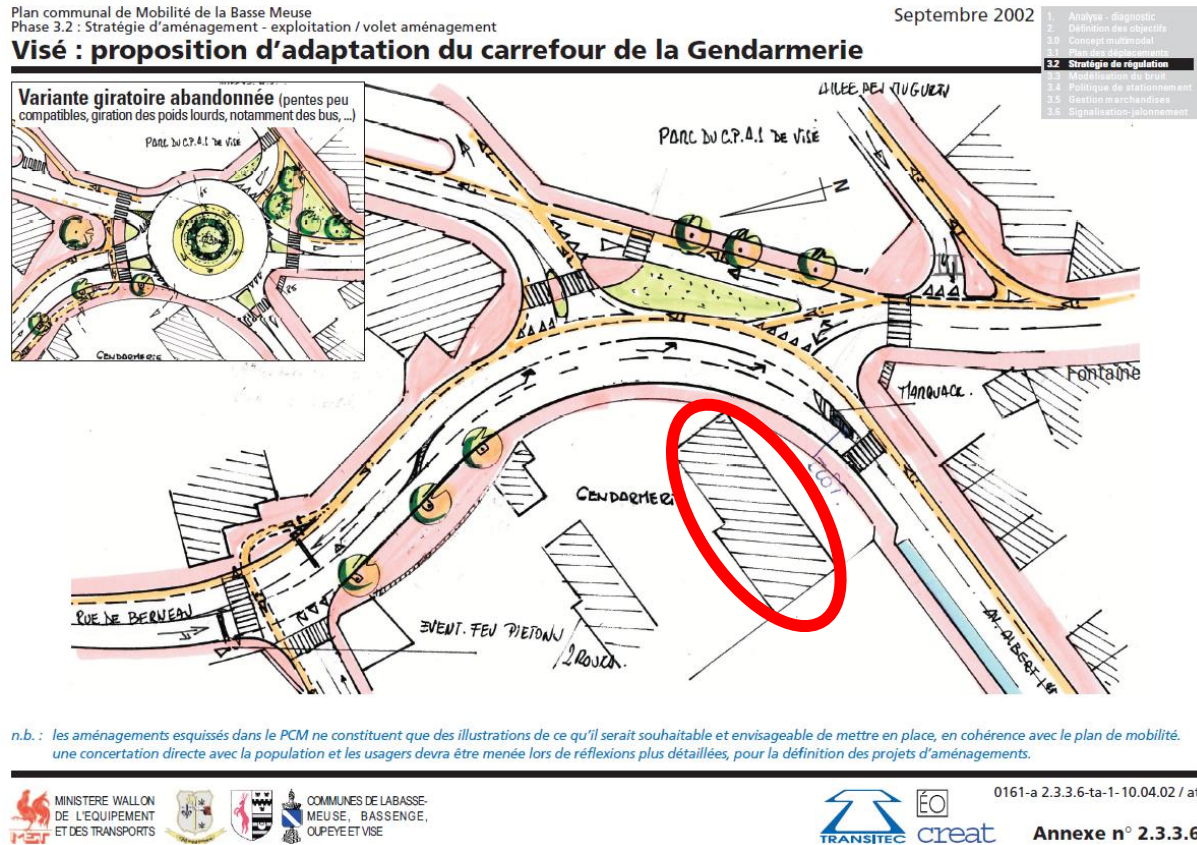


Figure 73 : Extrait PiCM 2002 - annexe 2.3.3.6

En 2021, la situation actuelle est quasiment l'application du plan ci-dessus.

Avec l'hypothèse de pouvoir démolir le bâtiment de l'ancienne gendarmerie (bâtiment cerclé de rouge), on peut reconfigurer le carrefour en adaptant les gabarits existants et en améliorant l'espace dédié aux modes actifs. La disposition du rond-point sur toute la surface libre offre la possibilité d'aménager un espace vert central de grande taille, mais inaccessible. La silhouette du bus dans l'anneau du giratoire permet d'apprécier l'échelle du projet.

Les inconvénients d'un tel aménagement sont d'allonger les cheminements piétons ; en revanche, le vélo se retrouve sur un réseau bien large et aisé.

La formule rond-point résout les problèmes de file sur les tourne-à-gauche de la rue de Berneau vers la rue de la Fontaine (pour ensuite rejoindre l'autoroute à l'échangeur n°2 de la E25). Cette disposition en giratoire permet de maintenir le double-sens de tous les axes débouchant sur le rond-point.

Les cyclistes bénéficient d'une piste cyclable en site propre autour du giratoire. Elle pourra se raccorder de diverses manières de part et d'autre du rond-point – trottoir cyclo-piéton dans l'avenue Albert 1^{er} vers le centre-ville, ou piste suggérée et piste marquée dans la rue de Berneau ; de même dans un éventuel futur SUL de la rue de Mons ou encore dans la rue de la Fontaine (pistes cyclables suggérées).



Figure 74 : esquisse situation maximaliste - Agora - décembre 2021

Le bureau agora propose aussi une disposition de rond-point plus compacte. Cet aménagement crée un bel effet de porte avec un cheminement piéton et vélo en partie dans un environnement verdurisé de type parc, de larges trottoirs et des passages piétons sont disposés pour limiter les longueurs des cheminements.

Le schéma ci-dessous reste théorique et s'inspire des aménagements pratiqués aux Pays-Bas où le vélo est proportionnellement plus présent dans la circulation. Le lieu se prête à favoriser les déplacements des modes actifs, invitant entre autres les étudiants résidant sur le plateau à venir à vélo à l'école, et permettant une liaison est-ouest fort importante entre le plateau et la vallée de la Meuse.

La piste cyclable autour du giratoire peut être aussi bien uni- que bidirectionnelle, comme elle suit l'anneau du giratoire elle devrait être aussi prioritaire. Dès lors, les véhicules qui sortent du rond-point doivent céder le passage aux vélos. Cette disposition répond aux ambitions de Fast 2030 à atteindre 5% la part modale des vélos en moyenne et donc, un pourcentage significatif dans les centres-villes comme Visé.

Il s'agit d'une esquisse théorique qui n'engage nullement la Ville à réaliser un tel projet d'autant plus qu'il est situé sur une voirie régionale gérée par le SPW-MI, et devant accueillir du charroi exceptionnel. Un audit sécurité routière est obligatoire dans le cadre de futures demandes de permis éventuelles.

Le Bureau d'Etude rappelle que les aménagements qui requièrent des mises à sens unique de ces chaussées stratégiques pour l'accessibilité du centre-ville sont envisageables uniquement si le trafic routier en transit peut être dévié, et donc, envisageable en particulier si le contournement nord est réalisé permettant de rediriger les flux de circulation entre Berneau et l'autoroute par d'autres itinéraires que le centre de Visé.

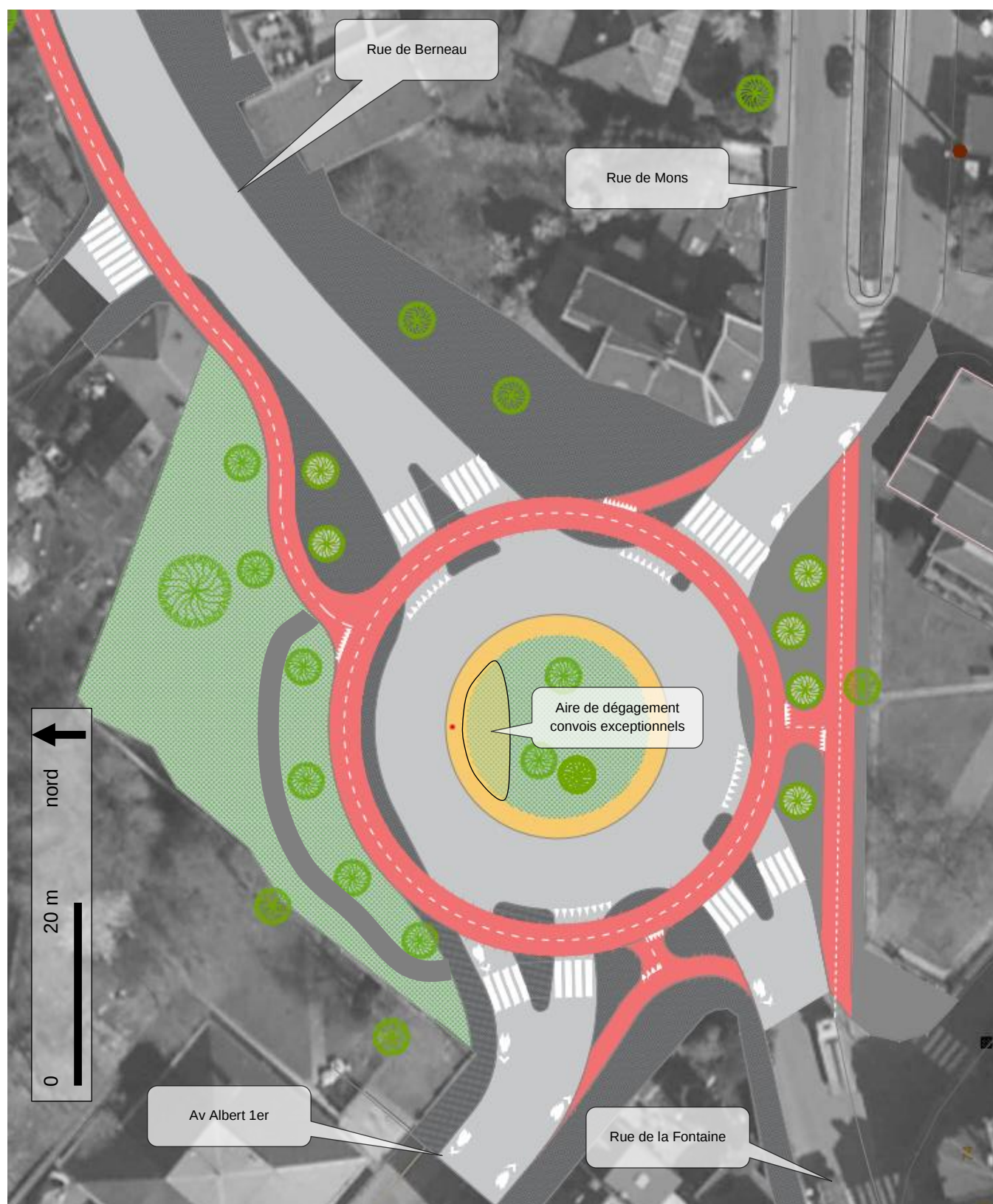


Figure 75 : esquisse emprise plus compacte - Agora - décembre 2021

Cette esquisse ne détaille pas tous les aménagements nécessaires ; entre autres les passages piétons au droit des pistes cyclables dans les zones de trottoirs. Nous sommes restés à un niveau de principes.

Recommandations pour l'aménagement du carrefour rue de Richelle # chaussée d'Argenteau

L'objectif est de ralentir les vitesses pratiquées dans le carrefour et donc de contraindre la circulation motorisée à bien ralentir lors de la manœuvre de tourne-à-droite en venant de Cheratte pour aller vers Richelle. On récupère au passage une surface appréciable pour les espaces piétons et le stationnement situé dans le domaine public, et on limite considérablement les distances à franchir à pied pour traverser les chaussées au nom du principe STOP.

Le débouché en venant de Richelle ne prévoit que la sortie d'un véhicule à la fois en tourne-à-gauche ou tourne-à-droite pour éviter des problèmes de visibilité et de sécurité si deux véhicules venaient à attendre en parallèle de pouvoir s'engager sur la chaussée principale. La majorité des véhicules venant de Richelle tournent à gauche pour rejoindre l'autoroute, la demande en tourne-à-droite est modérée.

Au nom de la vision Fast 2030 qui demande de réduire la part modale de la voiture et au nom du principe STOP, le PCM oriente les aménagements afin de faciliter les cheminements piétons et cyclistes.

Dès lors la version 1 présentée est la version proposée en préférence.

La giration pour les bus de la ligne 67 tournant vers Visé est assurée.

En approche du mobipôle aménagé en contrebas du carrefour Pont d'Argenteau # chaussée d'Argenteau, le carrefour est redessiné pour favoriser les modes actifs. Un accotement d'une largeur suffisante est proposé pour atteindre d'arrêt de bus situé dans la montée de la rue de Richelle.

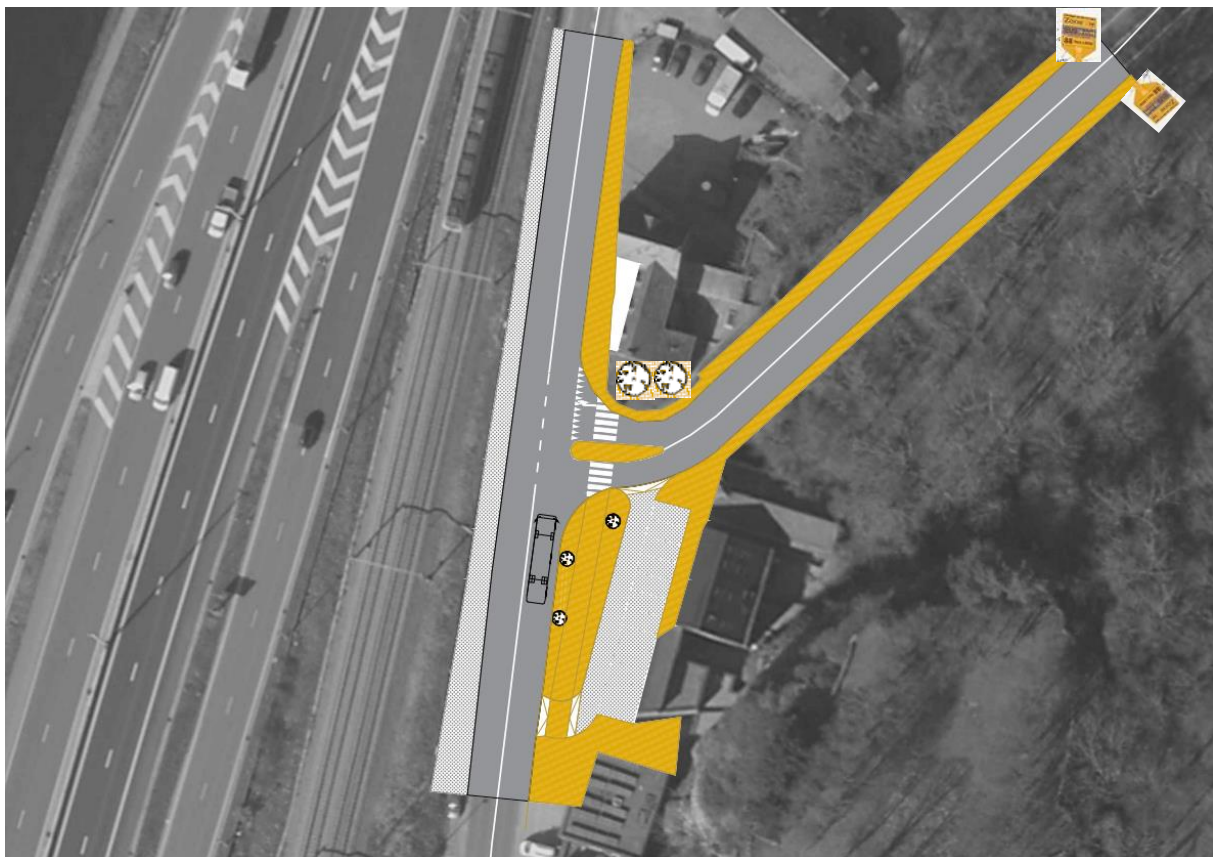


Figure 76 : Variante 1 : reconfiguration du carrefour Richelle # Argenteau – source : Agora

Une version sous la forme de giratoire a également été évaluée. En vertu des orientations STOP et FAST 2030, le principe du rond-point n'est pas retenu car, en facilitant les échanges avec la rue de Richelle, il crée potentiellement un appel de trafic voitures sur l'axe Richelle-Argenteau déjà surchargé.

D'autre part, la version rond-point avec un rayon de giration nécessaire pour les manœuvres du bus montre que l'espace public disponible est un peu trop étroit pour l'insertion confortable d'un giratoire en respectant les besoins des modes actifs et les besoins locaux en parcage. La bande de stationnement le long du chemin de fer doit alors être supprimée ainsi que quelques places de parking en face des maisons et entreprises

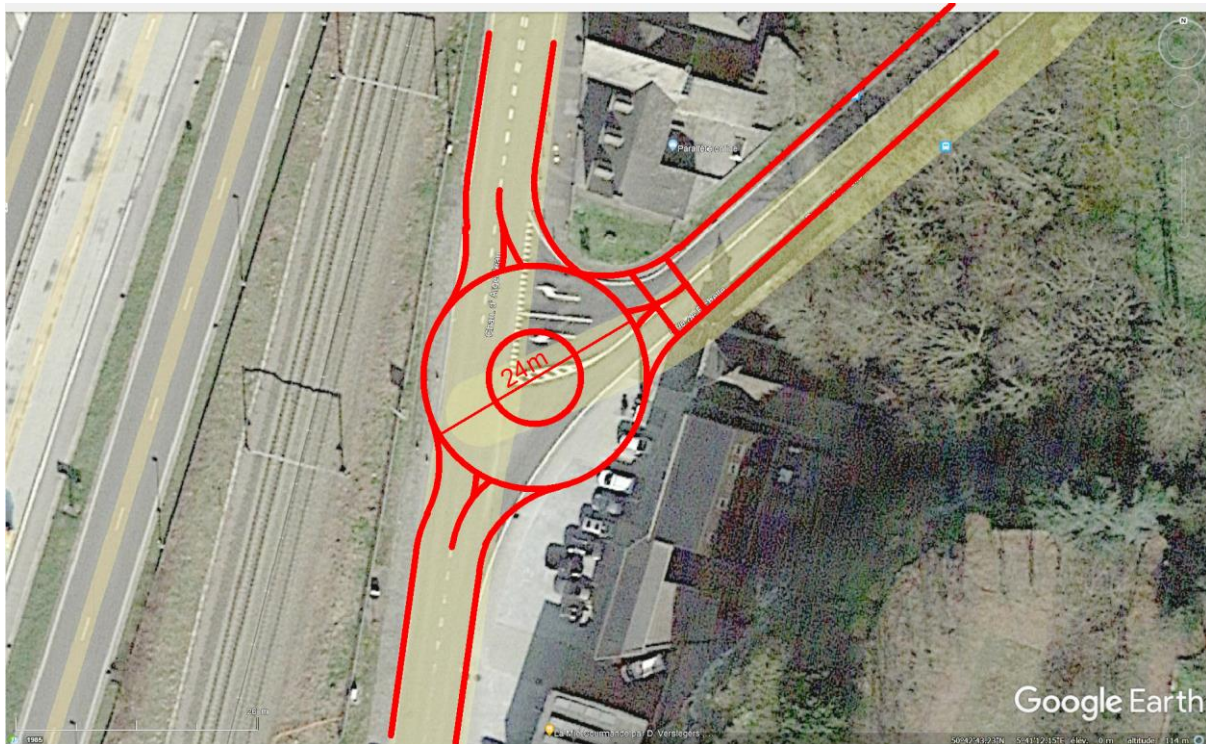


Figure 77 : Variante 2 : Simulation rond-point de 24 m de diamètre - source agora

Une troisième version a été demandée à l'issue de l'enquête publique.

Un léger dévoiement de la chaussée d'Argenteau tout en assurant un trottoir permet de créer une bande de tourne-à-gauche favorisant le flux de voitures devant atteindre l'entrée de l'autoroute.

Il est proposé de placer des bandes rugueuses sur les voies de la chaussée qui incitent à lever le pied. On laisse les 2 bandes au pied du Thier de Richelle pour permettre d'accumuler des véhicules sur 2 bandes bien que cela entrave la visibilité.

On aménage un passage piéton situé fort loin du cheminement naturel des piétons mais il permet d'atteindre les 2 arrêts de bus plutôt mal positionnés au vu de l'étroitesse de l'espace public et le relief présent.

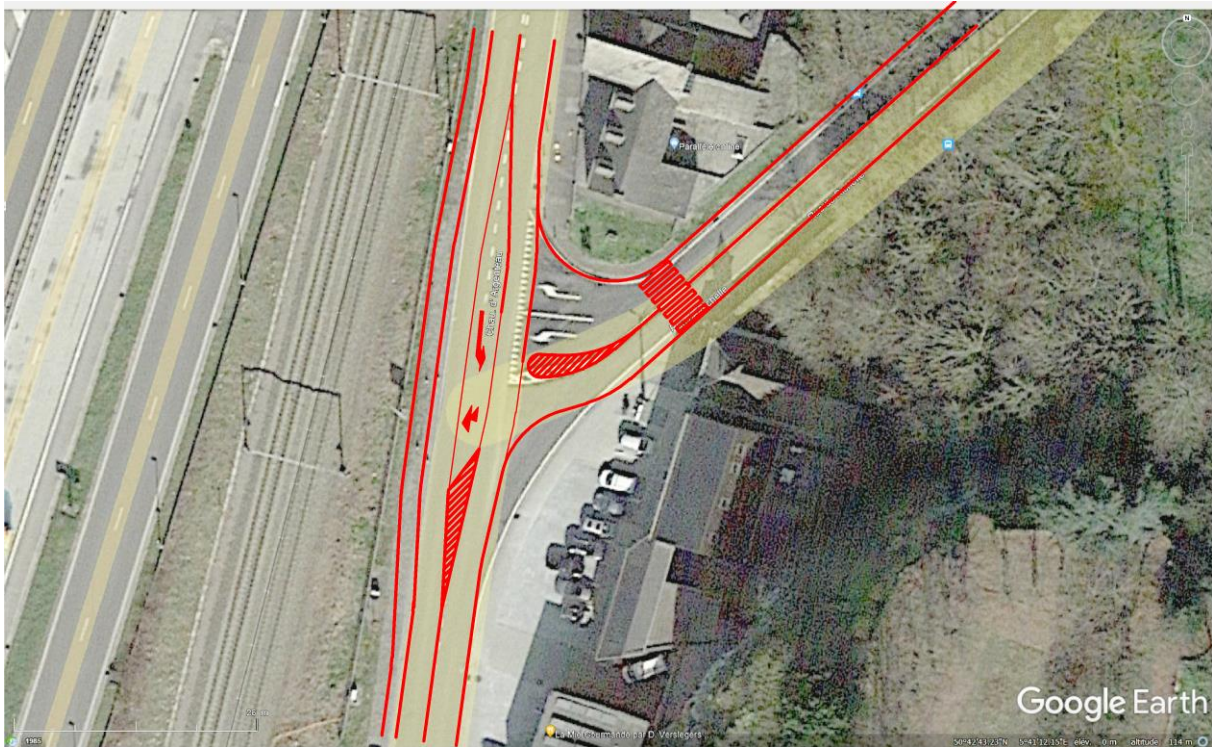


Figure 78 : Variante n°3 du # Argenteau-Richelle - source : Agora

Certains riverains et usagers au cours de l'enquête publique ont suggéré de créer un rond-point, la version 2 démontre que ce type d'aménagement va à l'encontre de la vision Fast 2030 et le principe STOP ; mais libre à la Commune d'envisager d'autres aménagements, tel un rond-point coupé ou autre dispositif coûteux comme des feux de signalisation.

A minima, il convient de réduire le rayon de giration en tourne-à-droite vers la rue de Richelle.

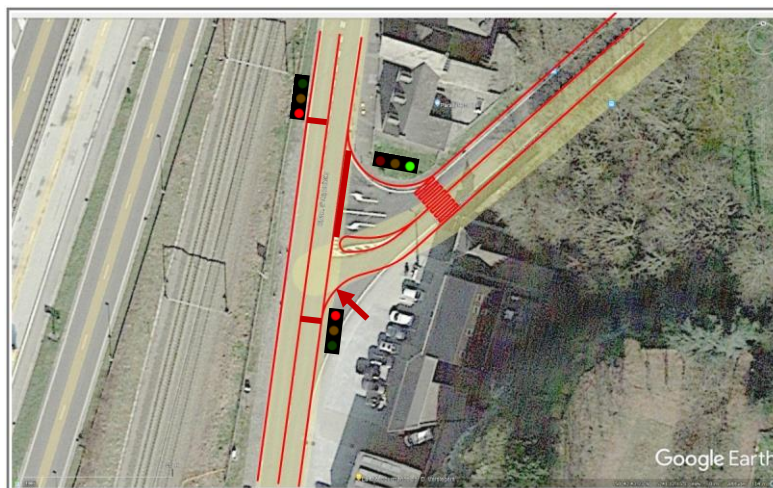


Figure 79 : Variante n°4 avec feux de circulation du # Argenteau-Richelle - source : Agora

Recommandations pour l'aménagement du carrefour sortie d'autoroute de Cheratte

Le carrefour actuel présente de très nombreuses interactions entre les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute, les circulations sous le pont, tous les mouvements de tourne-à-gauche, tourne-à-droite et tout-droit sur la rue Sartay - N563.

La Ville de Visé a souhaité une esquisse permettant de mieux canaliser les flux de véhicules qui empruntent ce carrefour, évitant divers conflits potentiels.

La sécurité des cyclistes sur cet un axe cyclable structurant le long de la rue Sartay est prise en compte par des marquages au sol. Les cyclistes n'utilisent pas les autres espaces du carrefour, celui-ci menant à l'autoroute E25 uniquement. Il n'est pas nécessaire de prévoir des espaces piétons vu l'absence de besoins de déplacements piétons dans le carrefour (sauf interventions de techniciens de voirie) et il existe un trottoir (étroit) le long du chemin de fer mais jugé suffisant vu les lieux à très faible fréquentation piétonne.

Pour éviter le croisement de véhicules en dehors des flux, quelques ilots de guidage bombés et franchissables sont à prévoir dans la zone des tourne-à-gauche et à-droite.

S'agissant de voiries régionales, le croquis est repris à l'attention du SPW Direction des Routes de Liège pour en évaluer l'opportunité et la faisabilité.



Figure 80 : aménagements directionnels canalisant les flux – ilots franchissables en béton coulé bombé

FICHE ACTION 13 : ZONES APAISÉES

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La géomorphologie de la Ville de Visé a provoqué un développement de type urbain dense dans la vallée fortement tributaire des grands axes de communication qui coupent tous déplacements est-ouest.

Il apparaît que ces axes structurants ne sont pas congestionnés à devoir motiver le trafic à les quitter pour emprunter les quartiers habités de Visé qui nécessiteraient des aménagements dissuasifs (densité et vitesse)

En revanche on peut envisager l'aménagement en zone apaisée plus étendue du cœur du centre-ville de Visé (déjà mis en place) pour améliorer le cadre de vie des résidents et des chalands qui fréquentent les nombreux commerces. On parlera alors de zones de rencontre.

Ailleurs, on retrouve de grands ensembles résidentiels comme les Pléiades ou le quartier de la Wade où le réseau de voiries publiques a bien vocation d'espaces dits partagés avec une circulation locale.

L'attention se porte plutôt sur Richelle où la succession de lotissements aménagés produit une circulation locale devenue trop dense dans la rue de Richelle, qui, étroite, ne peut pas jouer parfaitement le rôle de voirie de desserte d'autant plus qu'elle absorbe un trafic de transit qui, du plateau, rejoint la vallée.

Il est proposé d'aménager le tronçon de la traversée du village en zone 30 avec toutes les caractéristiques telles qu'éditées dans la circulaire ministérielle du 23 mai 2011. Cette voirie étant communale, l'autorité locale aura toute latitude pour la réaménager (plan triennal PICC)



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme
- de 5 ans

Moyen terme
5 à 10 ans

ACTEURS

Ville de Visé
Zone de Police

FINANCEMENT

Ville de Visé
SPW Travaux subsidiés PICC

IMPACTS

- +**
 - Amélioration du cadre de vie dans les villages
 - Limitation des vitesses de circulation
- - Investissements financiers importants consécutifs aux aménagements. Ceux-ci n'ont cependant pas toujours les effets de limitation de vitesse escomptés.

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Vitesse V85 dans les villages
- % de longueur de voirie en zone 20 – 30 – 50

Esquisse rue de Richelle et abords en zone 30

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

ZONE 30 OU ZONE RÉSIDENTIELLE 20 KM/H

En agglomération, les carrefours de la rue de Richelle sont déjà aménagés sous forme de « plateau » avec revêtement différencié + bande cyclable suggérée et dès lors incorporée au trafic par une bande en asphalte rouge. Les trottoirs ne répondent pas partout aux normes de 1m50 surtout dans sa partie la plus étroite, c'est impossible de la faire en gardant une chaussée à double-sens. La vitesse pratiquée n'est pas excessive mais le volume de trafic aux heures de pointe est dérangeant, la rue de Richelle n'a pas le gabarit pour jouer le rôle de voirie de transit.

Toutefois, on peut envisager des aménagements de la rue de Richelle pour améliorer le cadre de vie en créant des poches de parking sur des dernières et trop rares parcelles privées jouxtant la voirie et dégager des places de stationnement sur la voie carrossable pour élargir les trottoirs et donner plus de respiration à la rue (bacs à fleurs, zone de recul, espace libre au niveau des passages piéton, ...).

Entrée du village en venant de la vallée

On marque volontairement l'entrée du village par des trottoirs et le plateau existant doublé d'un passage piéton à renouveler invitant la voiture à réduire sa vitesse à l'entrée de l'agglomération, occuper sensiblement le centre de la voirie et laisser les vélos circuler sur la bande cyclable suggérée.



photo 3 : source : Agora

On prévoit des poches de parkings de 20-25 m de long, de part et d'autre sur la voie carrossable en dehors du trottoir. On ne stationne plus à cheval sur les trottoirs laissant libre passage aux piétons et PMR. Les fondations de trottoirs et épaisseurs de revêtement ne sont pas conçus pour subir l'assaut de voitures.

Le croisement des voitures est donc rendu plus difficile décourageant les usagers qui utilisent cette axe comme voirie de transit et sélectionnant ainsi que les usagers qui n'ont pas d'autres alternatives.



Figure 81 : aménagements rue de Richelle, entrée du village

On garde les plateaux surélevés en forçant même des trottoirs traversants pour les accès latéraux. Ces aménagements sont répétés à chaque carrefour.



photo 4 : source Agora

Carrefour rue Sur la Carrière



Figure 82 : aménagements rue de Richelle, carrefour Sur la Carrière

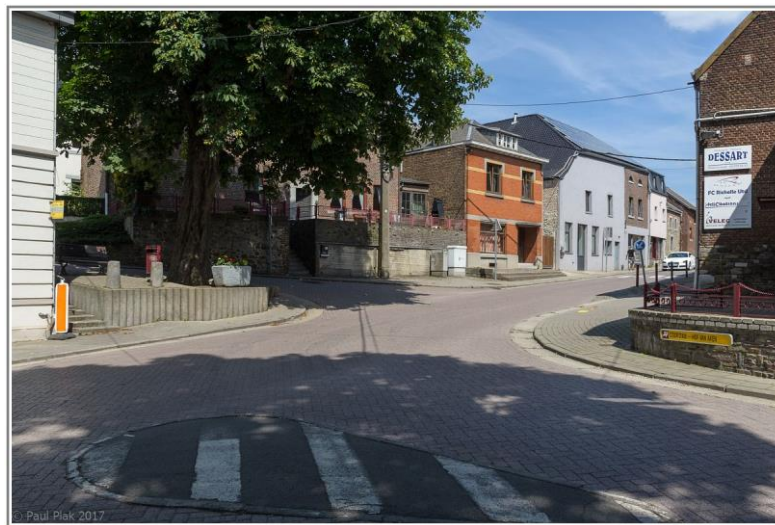


photo 5 : aménagements actuels à étendre sous forme d'espace partagé- source : Agora

Le carrefour avec la rue Sur la Carrière maintient le principe de plateau surélevé accentué par des trottoirs élargis ; la rue Sur la Carrière est proposée en espace partagé où le stationnement est toléré à des endroits précis. Cette configuration transforme le carrefour en place de village.

Carrefour avec allée Buzet devenue à sens unique

Répétition du principe du plateau surélevé et des trottoirs de 1m50 de large avec bordure droite pour éviter le stationnement à cheval sur le trottoir

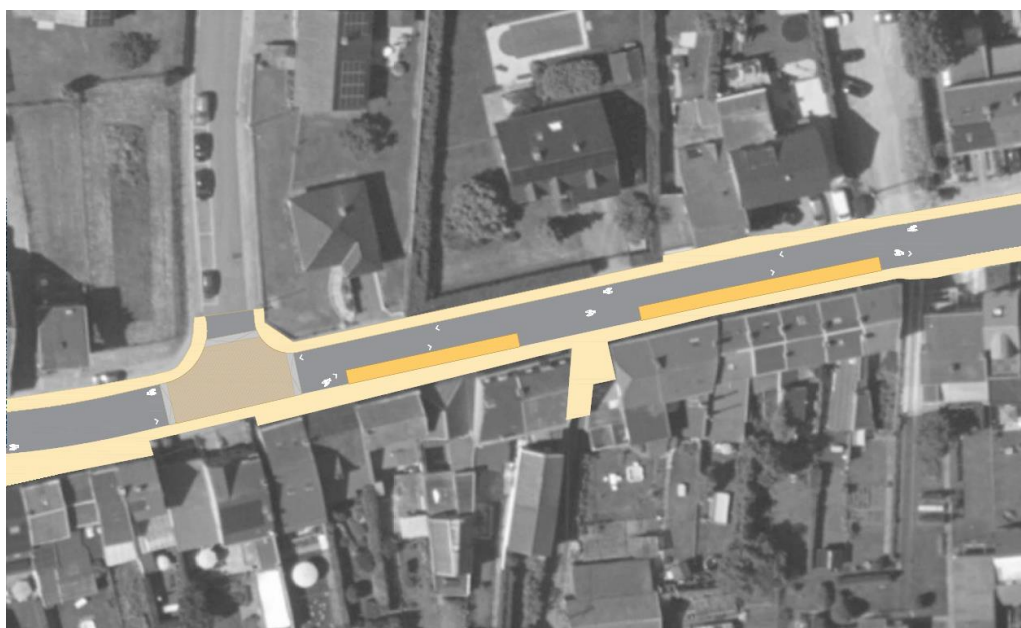


Figure 83 : aménagements rue de Richelle, allée Buzet



photo 6 : source : Agora

Carrefour avec la rue de l'Oseraie avec arrêt de bus

Répétition du principe du plateau surélevé et des trottoirs de 1m50 de large avec bordure droite pour éviter le stationnement à cheval sur le trottoir.



Figure 84 : aménagements rue de Richelle, au-delà du carrefour rue de l'Oseraie

Trottoirs continus en revêtement uniforme en matériaux durs (obligation de faire aménager les trottoirs sur les propriétaires privés suivant un règlement communal avec clauses techniques)



Figure 85 : aménagements rue de Richelle, carrefour rue de l'Oseraie

Option de l'interdiction de stationner devant les entrées carrossables

Carrefour avec le clos Fortin

Aménagement d'un trottoir traversant et obligation d'aménager un trottoir face à la parcelle 113V²



Figure 86 : aménagements rue de Richelle, carrefour Clos Fortin

Au-delà, le stationnement n'est plus problématique.



Figure 87 : aménagements rue de Richelle, au-delà du carrefour Clos Fortin

Il est utile de bien marquer la bande cyclable suggérée avec des chevrons et logos clairement dessinés et entretenus.

Si la Commune souhaite sauvegarder quelques parcelles bâissables pour aménager des parkings destinés aux riverains, il n'y a malheureusement plus beaucoup de parcelles non bâties le long de la rue de Richelle.



Figure 88 : terrains non urbanisés pour l'habitat au plan de secteur - situation 2017 - source WalOnMap

C'est surtout dans la partie où le front de bâtisse est continu et donc là où la densité bâtie est élevée que le problème se pose.

Et donc, l'opportunité de développer l'urbanisation des parcelles bâissables par des développeurs immobiliers doit intégrer cette problématique dans les octrois de permis : imposer des poches de parkings pour les riverains est une charge d'urbanisme à débattre.

Le clos Fortin et la rue de Housse sont déjà équipés de parkings publics en approche du carrefour, on pourrait l'envisager dans les lotissements projetés.

ORGANISER LA CIRCULATION AUTREMENT

Apaiser la rue de Richelle nécessite d'orienter les voitures ailleurs ou de renforcer les transports en commun ou le vélo !

Les comptages effectués dans la phase 1 permettent d'identifier les comportements.
Comptage 81-82 et 91-92

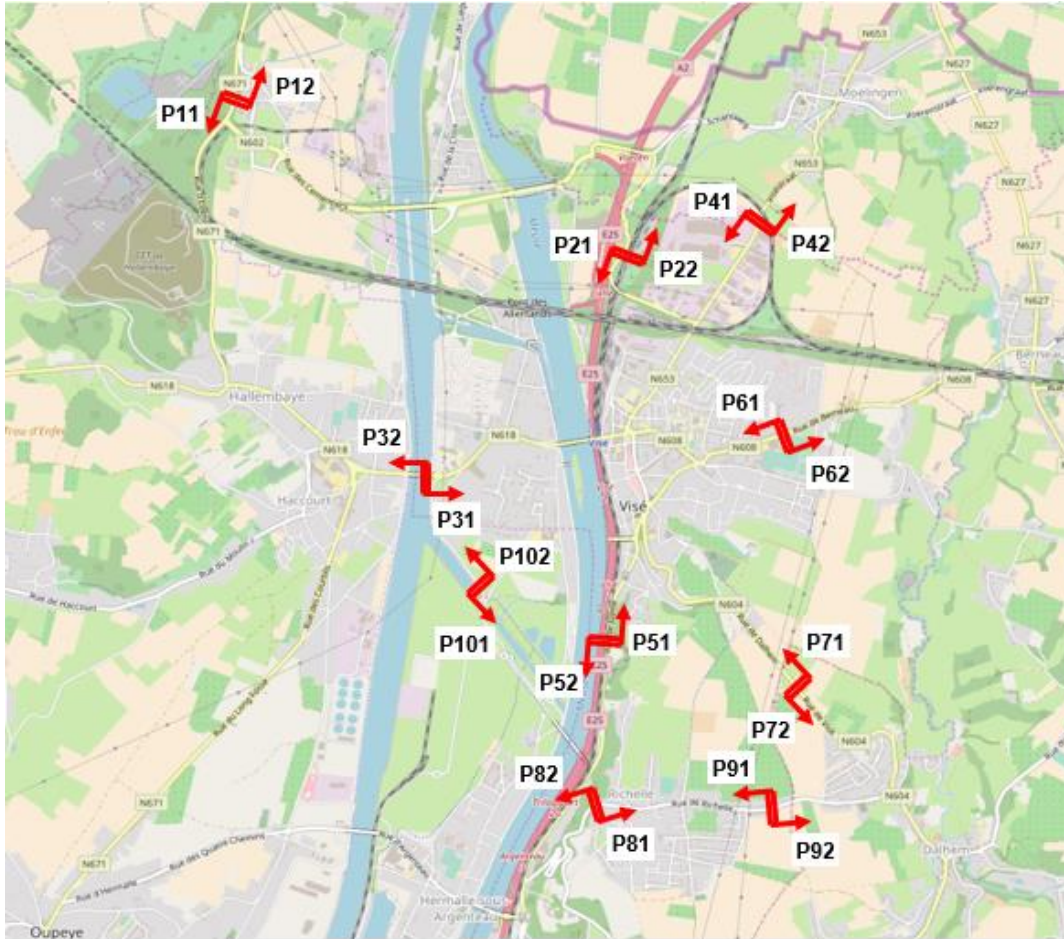
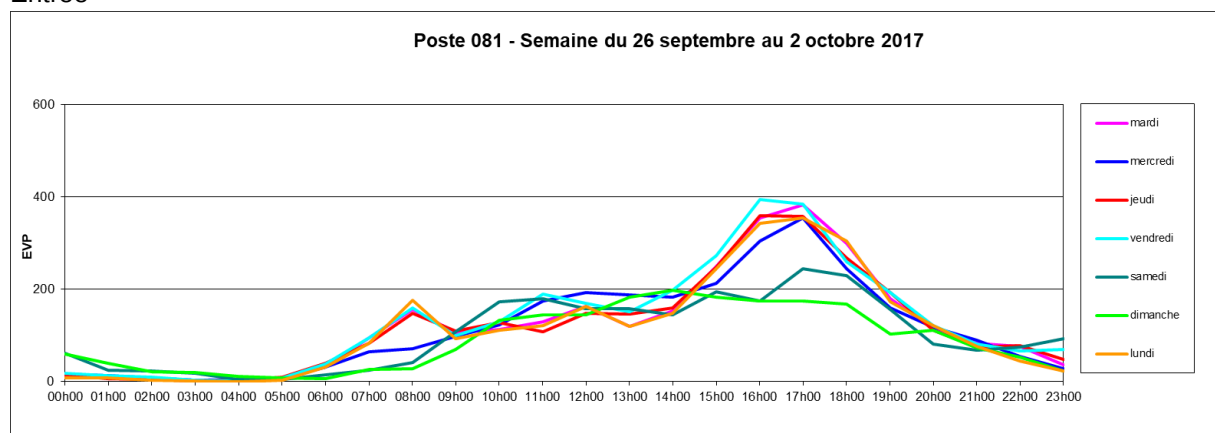


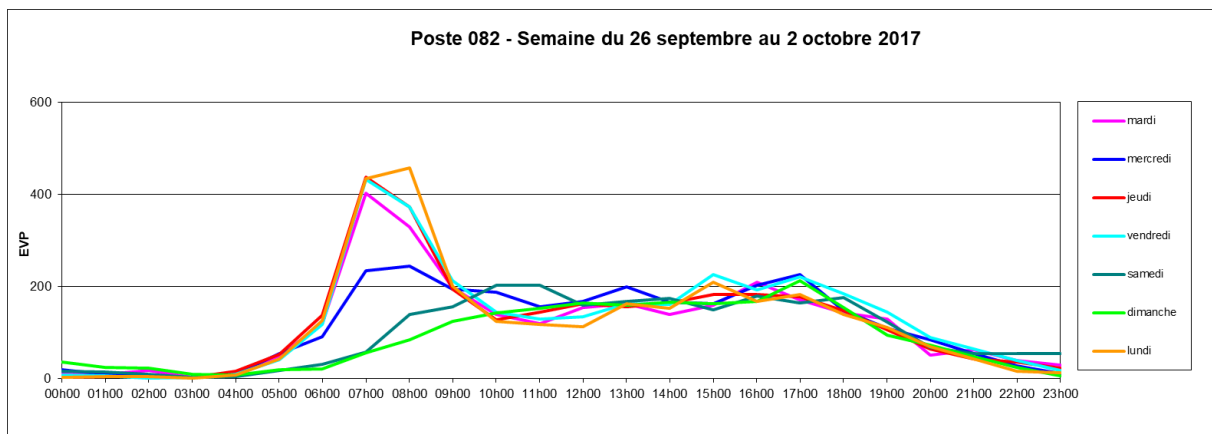
Figure 89 : Extrait phase 1 du PCM Agora - 2017

Comptage avant la descente vers vallée

Entrée

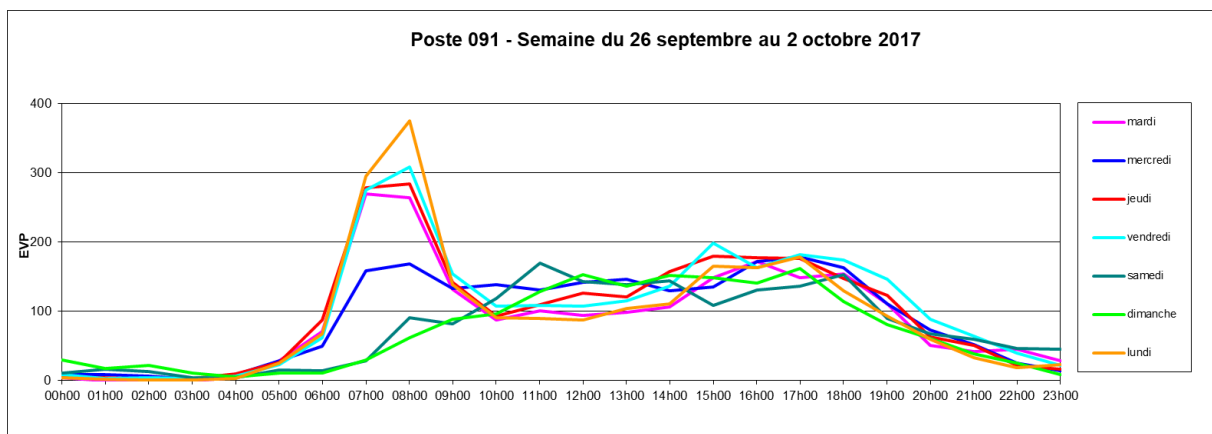


Sortie

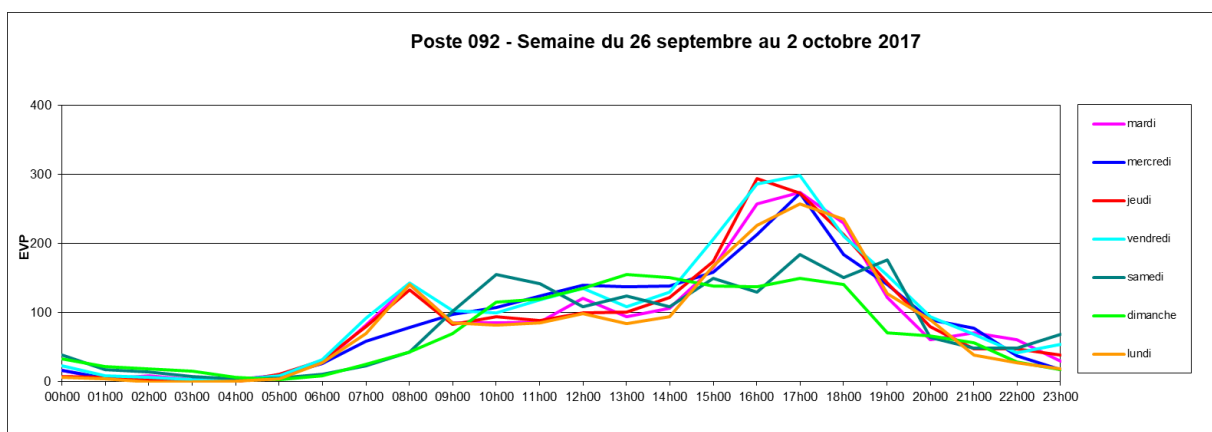


Comptage sur le plateau avant l'entrée dans le hameau

Entrée

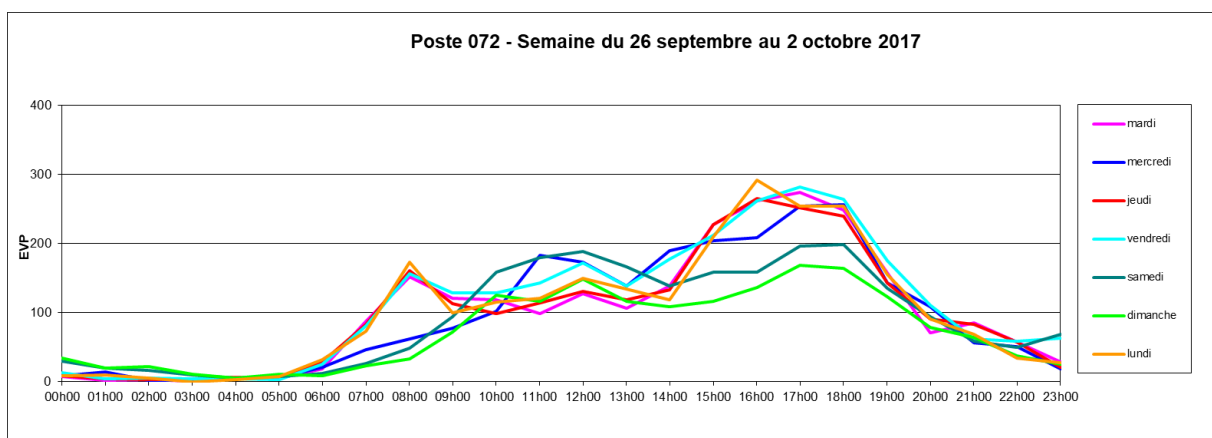
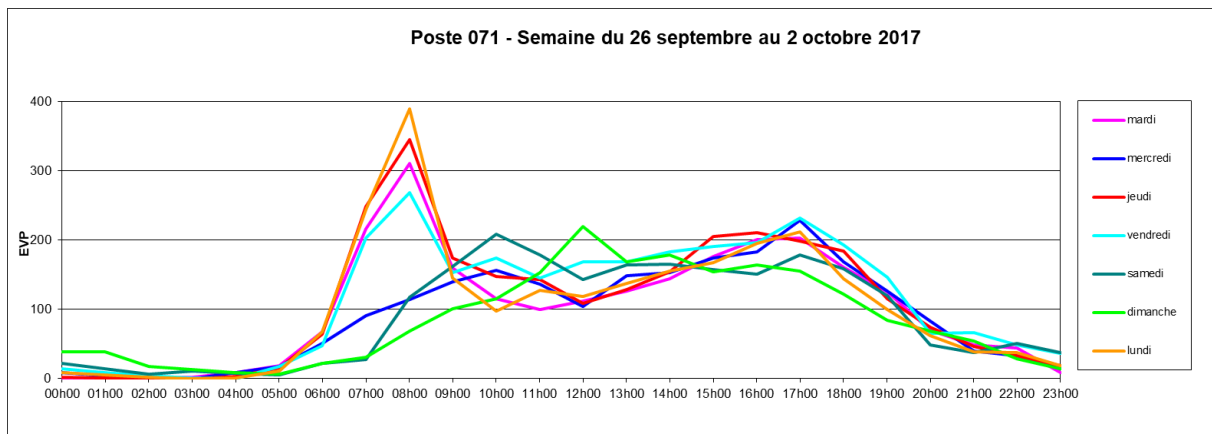


Sortie



Ces courbes sont typiques d'une circulation de transit et même de transit moyenne distance de personnes qui empruntent leur voiture soit pour un trajet domicile-emploi éloigné effectué en voiture, soit pour rejoindre une gare et y prendre le train, faute d'un service de bus attractif.

Or, si on applique un système dans la rue de Richelle pour dissuader le trafic de transit, on crée un report sur d'autres axes tout aussi encombrés tel que la rue de Dalhem



Il en résulte de laisser spontanément les automobilistes se répartir les itinéraires en fonction des conditions du moment.

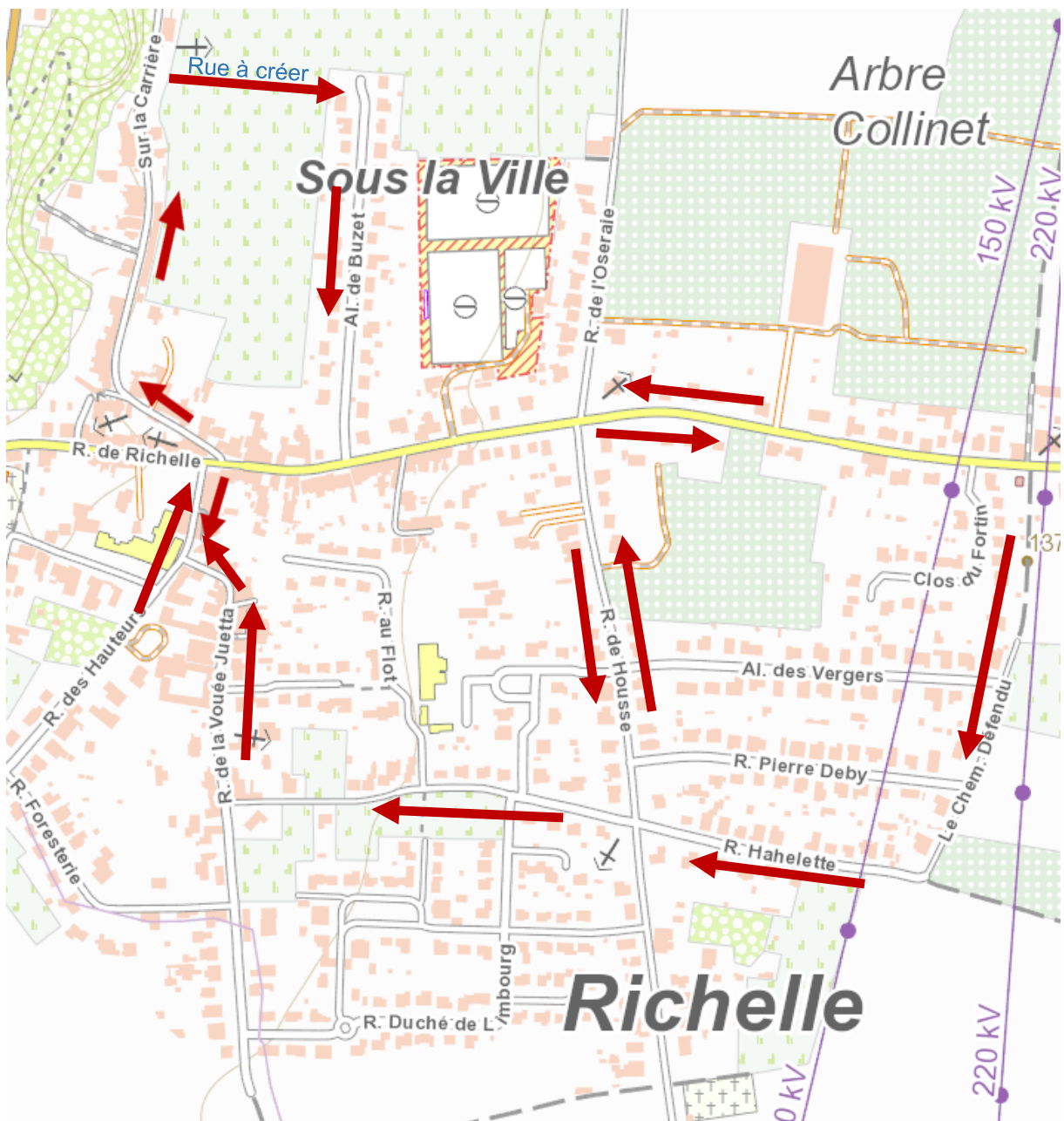
A terme, renforcer les transports en commun sur le plateau et motiver les habitants à les emprunter ou utiliser le vélo pour rejoindre un mode de transport en commun attractif dans la vallée contribue à une diminution de l'usage de la voiture sans parler de l'autopartage, co-voiturage, Et bien sûr le télétravail.

Les fiches actions n° 19 et 20 traitent de ces sujets

FAIRE CIRCULER LES VOITURES AUTREMENT

Instaurer les boucles à sens unique permet aussi de réduire la circulation et d'aménager les voiries adjacentes en zone partagée de type résidentiel. Cette disposition soulage les carrefours et les temps d'attente des tourne-à-gauche.

Cette disposition est à tester avant de la rendre définitive. Le schéma ci-joint est un schéma théorique d'orientation tel qu'envisageable dans le cas de figure typique de la rue de Richelle et ses rues résidentielles adjacentes.



Ainsi la rue Sur la Carrière permet une boucle avec l'allée de Buzet.

L'entrée de la rue Sur la Carrière est aménagée de manière résolument résidentielle où l'espace piéton-voiture est confondu, obligeant à respecter le 20 km/h.

Le filet d'eau central marque l'axe de la voirie et permet de répartir plus équitablement son usage et sa fonction de séjour et rencontre avec le passage du trafic.

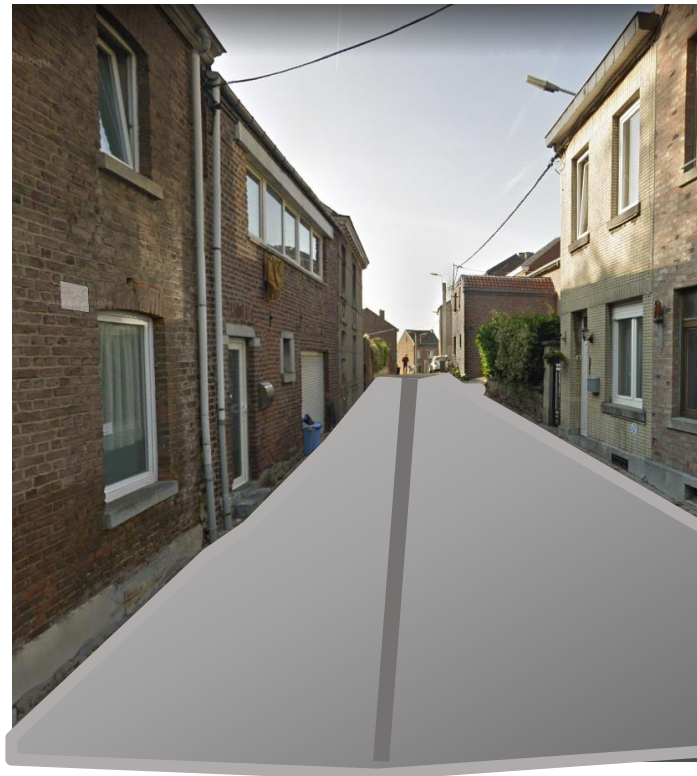


Figure 90 : exemple d'aménagement en zone de rencontre

Ici, actuellement, entre riverains, il est « toléré » de pouvoir stationner sur les trottoirs et accotements là où la largeur le permet, sinon le trottoir est absent. Il est proposé dans le cadre de l'aménagement en zone résidentielle de bien marquer au sol les places de stationnement autorisées et surtout d'ajouter la signalisation réglementaire telle que définie dans la circulaire ministérielle du 23 mai 2011 sur les zones résidentielles et le code de la route – article 22 bis.

Les zones résidentielles pourraient être généralisées dans les voiries locales du village, lors de réaménagements programmés à cet effet. Les autres voiries du village seraient à mettre en zone 30.

Le principe de boucles a suscité lors de la mise à enquête publique du présent PCM beaucoup de réactions de la part des habitants. Ils sont régulièrement sollicités par des projets d'urbanisation sur le plateau de Richelle. Les objectifs et les engagements politiques d'assurer la quiétude des voiries résidentielles permettent plusieurs approches. Le PCM maintient la suggestion de valoriser le principe des boucles à envisager à moyen ou long terme, assorties bien évidemment d'une signalisation adéquate et aménagements adaptés. Mettre toutes de rues en espace partagé / zone de rencontre de type F12 nécessite des aménagements d'obstacles, ralentisseurs, espaces verts, où vélos, piétons et voitures cohabiteront en harmonie.

L'option de ne pas réaliser ou compléter les bouclages en maintenant des voiries sans issue pour le trafic motorisé est également légitime, toutefois elle ne permet pas vraiment de résoudre les difficultés de croisement qui ont été signalées dans le diagnostic au début de l'étude du PCM.



La rue Hahette dont la largeur se prête nettement mieux à une seule bande de circulation deviendrait aussi à sens unique sous forme de SUL. On pourrait ainsi stationner correctement sur la chaussée sans empiéter sur les trottoirs.



Photo 7 : photo tirée de Google StreetView 2009

Si la vitesse de 20 ou 30 km/h est respectée, rien empêche le véhicule de stationner sur la chaussée, son rétroviseur ne sera pas arraché !

Le PCM recommande donc de ne plus octroyer de permis d'urbanisation tant qu'une solution d'accès direct via la rue de Richelle n'est pas clairement étudiée et faisable.

Il en va de la quiétude des quartiers résidentiels qui ont été conçus pour un trafic modéré et local.

SOURCE À CONSULTER

CeMathèque n° 19 consacrée aux zones 30, abords écoles, zone de rencontre et zone résidentielle
Anciennes fiches de l'IBSR / VIAS

Aménager l'axe Haccourt - Berneau en boulevard urbain intégrant de manière privilégiée les vélos

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Visé se veut commune cyclable pilote et doit donc apaiser les axes de circulation pour y accueillir le vélo sur l'axe N618 venant d'Haccourt. C'est une liaison est-ouest majeure dans un territoire qui dispose surtout de liens nord-sud du fait de ses caractéristiques géographiques, et la liaison Haccourt – visé – Berneau apporte un complément très intéressant au réseau vélo ;

Visé a tout intérêt à voir aménagés des espaces cyclables pour sécuriser les cyclistes mais aussi offrir aux usagers des TEC un mode alternatif de déplacement qu'est le vélo – les lignes TEC16, 173, 240, 50, 101 et 78 seront ainsi soulagées de leur fréquentation.

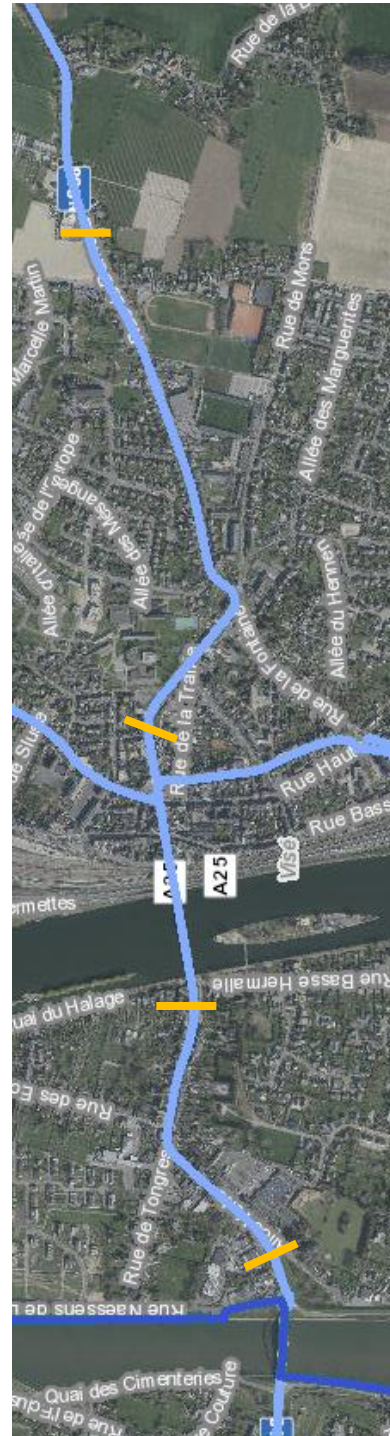
Cette voirie régionale est classée en voirie à haut potentiel cyclable au SDCW. On compte sur un potentiel d'adolescents qui pourraient se rendre à vélo à l'école, aux usagers des RAVeL se rendant à la gare, ...

Intégrer les cyclistes dans la circulation à leur bonne place contribue à un apaisement de la voirie car c'est autant d'automobilistes et usagers des bus en moins. Ainsi, nous avons fait 4 coupes dans l'axe de la N618.

Cette partie de la fiche consiste à un exercice d'intégration des pistes cyclables suivant les bons aménagements recommandés par la Sécurothèque.

Le SPW-MI étudie les liaisons cyclables possible sur ce tronçon depuis Haccourt jusqu'à l'Eurogare de Visé.

Le PCM reprend l'avancement actuel de cette réflexion.



1. Un dans le hameau de Devant le Pont à hauteur de l'allée Verte :

Situation existante

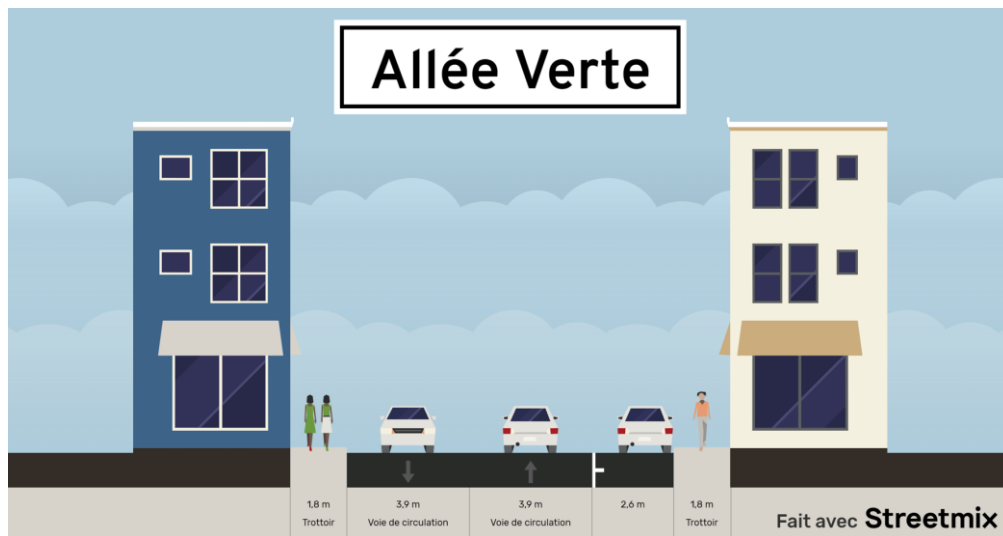


Figure 91 : aménagement Allée verte - situation existante

Situation projetée

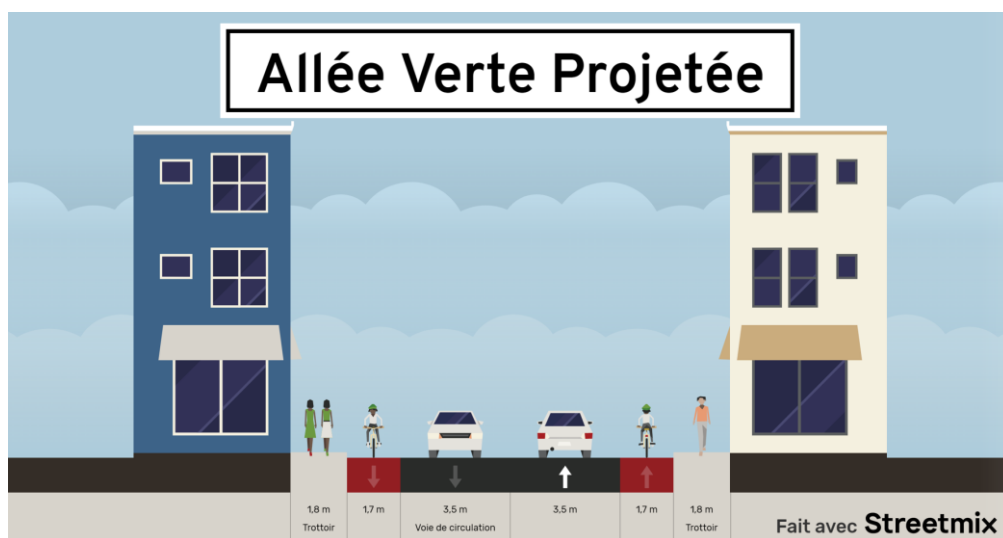


Figure 92 : aménagement Allée verte - situation envisagée

Cette version un peu visionnaire, destinée à montrer les possibilités et contraintes, entraînerait une suppression non négligeable de stationnement au profit d'une piste cyclable en maintenant les trottoirs existants → Déplacer des bordures coûte très cher !

Toutefois de nombreux parkings privés situés le long de cet axe pourraient être mutualisés.

Le croisement de bus nécessite 6,40 m minimum ; ici les largeurs prévues sont confortables ; on peut même réduire la piste cyclable marquée à 1,30 m et rajouter une bande continue de sécurité de 40 cm avec marquage d'un bord fictif de chaussée en ligne blanche continue au vu de la densité de trafic.

2. A la sortie de Devant le Pont, côté Meuse

Situation existante

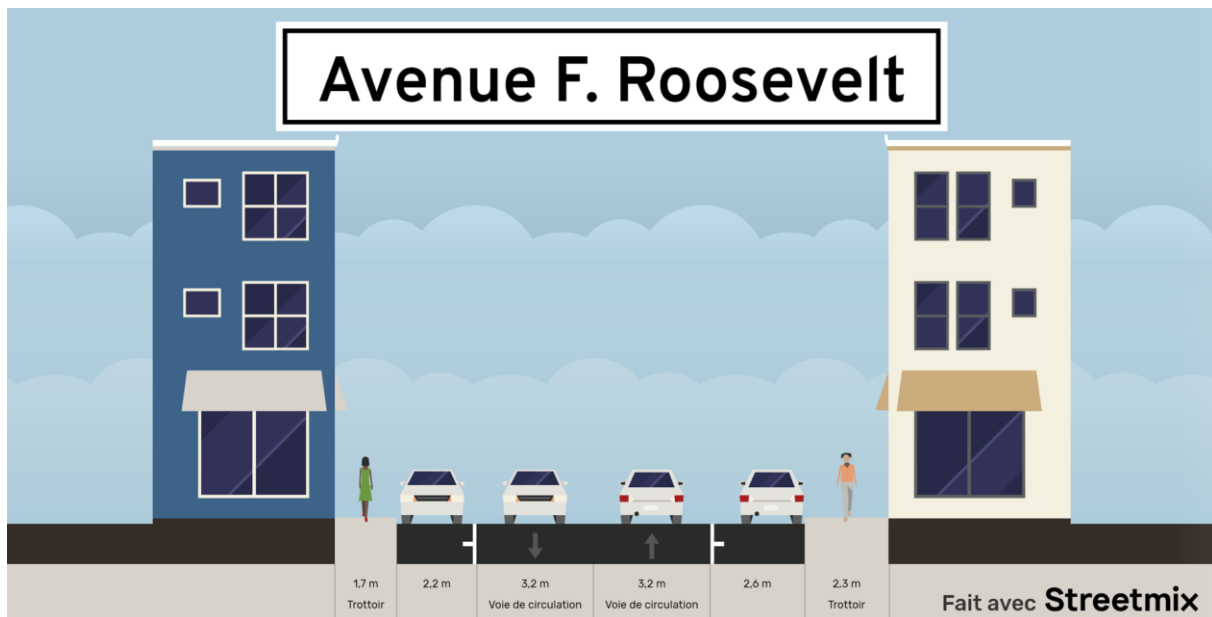


Figure 93 : aménagement avenue F. Roosevelt, situation existante

Situation projetée

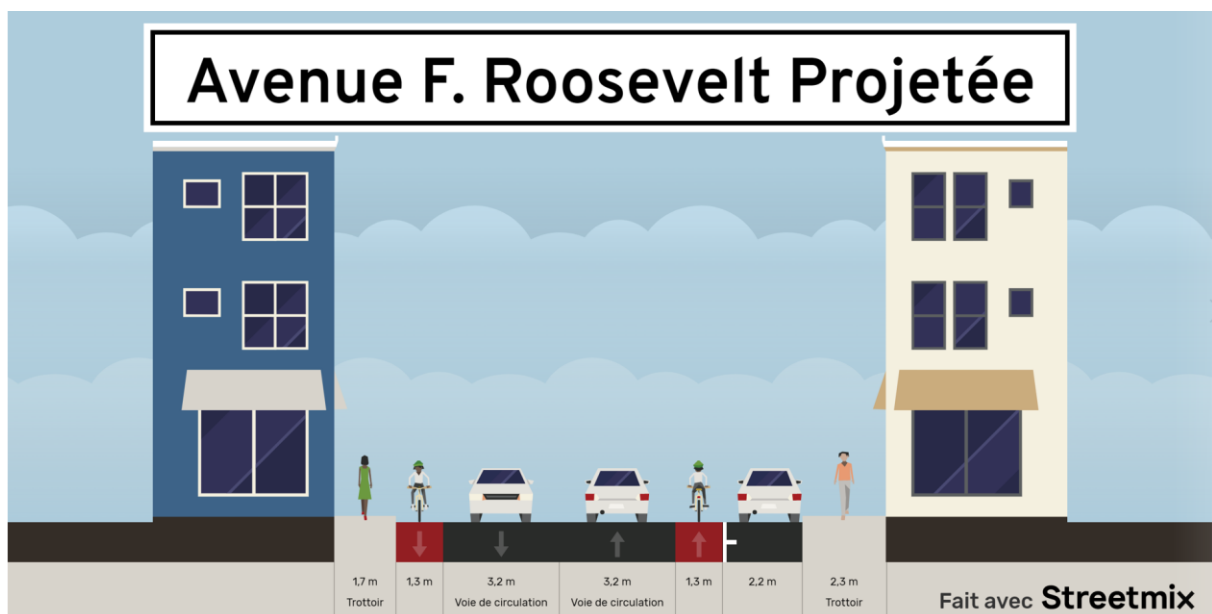


Figure 94 : aménagement avenue F. Roosevelt, situation envisagée

On garde les 6,40 m pour le croisement aisé des bus, on maintient une bande de stationnement dans le sens vers le centre-ville et on crée 2 pistes cyclables marquées.

Le trottoir de 2,30 m peut être agrémenté de plantations, les bandes de stationnement peuvent aussi intégrer des plantations, par exemple à chaque passage piéton où les oreilles de trottoirs sont aménagées pour réduire la largeur à traverser.

3. La section de la voirie régionale avenue Albert 1^{er} est la plus délicate.

Cette section monte longtemps ; un vélo dans la circulation bloque toute progression des véhicules à moteur derrière lui. Le cycliste est mêlé à une circulation mixte même si elle est limitée à 30 km/h ; jamais un vélo musculaire peut monter à cette vitesse d'autant plus que le stationnement en épi est très dangereux. Aucune visibilité en reculant !!

Situation existante



Figure 95 : aménagement avenue Albert 1er, situation existante

Situation projetée

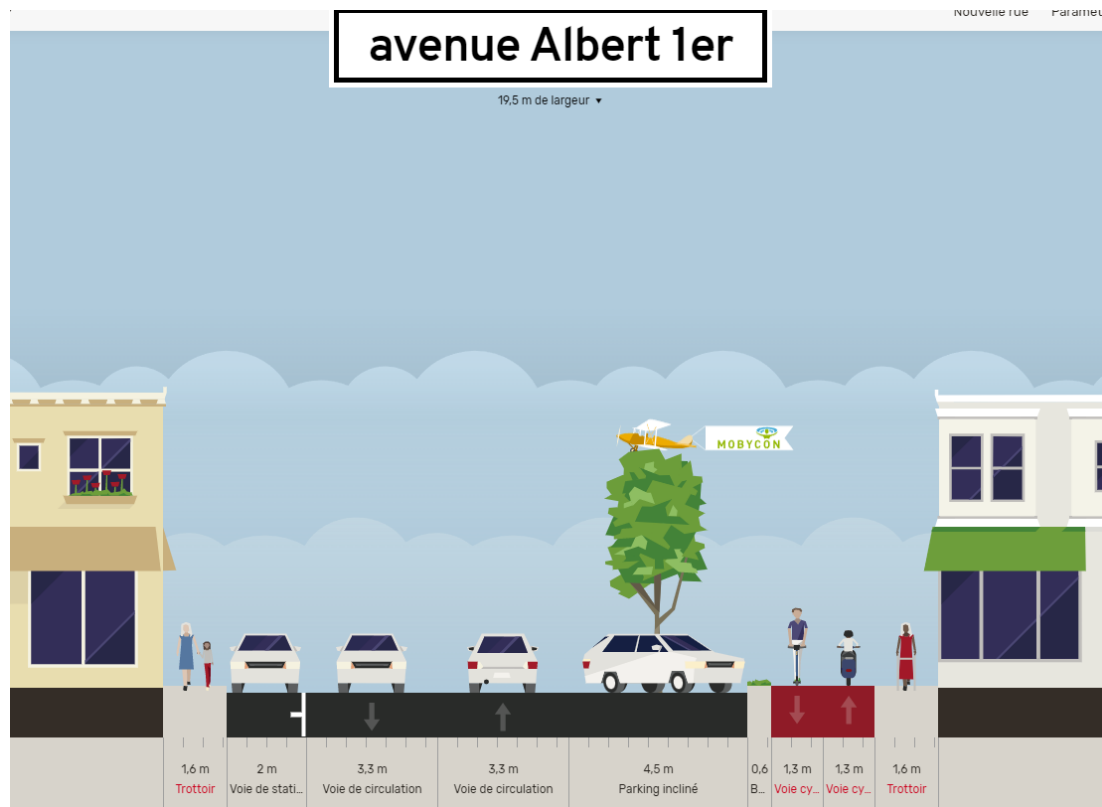


Figure 96 : aménagement avenue Albert 1er, situation envisagée

Nous proposons une piste bidirectionnelle pour conserver une bande de stationnement en épi conférant un aspect plus « centre-ville » du boulevard urbain juste après la place Reine Astrid.

On intègre des arbres qui absorbent la poussière et atténuent la perception du bruit, retiennent la pluie, produisent de l'ombre, contribuent à l'infiltration, accueillent une faune des villes ou encore améliorent l'aspect paysager de la rue dans les zones de stationnement pour agrémenter les lieux

La piste bidirectionnelle peut être réduite à 2,60 m en y ajoutant une bande tampon de sécurité au vu de la densité du trafic et l'accès régulier de la zone de stationnement en épi au-delà de cette piste. Cette piste peut tout aussi bien se mettre à droite ou à gauche de la chaussée.

On adaptera le giratoire du rond-point de la Gendarmerie en conséquence.

On peut aussi réduire la bande de circulation à 2 x 3,30 m et élargir la bande de stationnement pour faciliter les manœuvres de stationnement. Les trottoirs restent étroits mais sont protégés soit par la piste cyclable, soit par la bande de stationnement longitudinale.

Le maintien des 2 sens de circulation automobiles est préconisé par le SPW-MI, gestionnaire de ce réseau.

Le Bureau d'Etude rappelle que les aménagements qui requièrent des mises à sens unique de ces chaussées stratégiques pour l'accessibilité du centre-ville sont envisageables uniquement si le trafic routier en transit peut être dévié, et donc, envisageable en particulier si le contournement nord est réalisé permettant de rediriger les flux de circulation entre Berneau et l'autoroute par d'autres itinéraires que le centre de Visé.

4. Au-delà, rue de Berneau

Situation existante

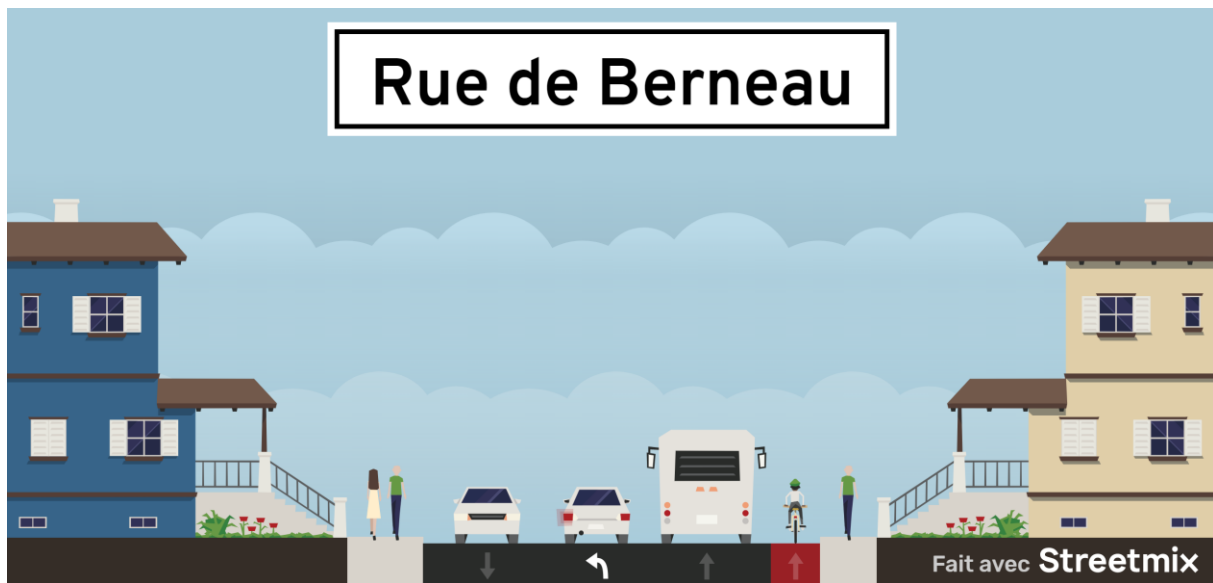


Figure 97 : aménagement rue de Berneau, situation existante

On sort du noyau urbain et atteint le plateau. La vitesse des véhicules motorisés augmente. Une bande cyclable suggérée est aménagée côté sortie de ville, toujours en montée.

Situation projetée

Ici, le trottoir est plus large et pourrait être réduit au profit d'une piste bidirectionnelle dans la continuité de la logique du centre-ville

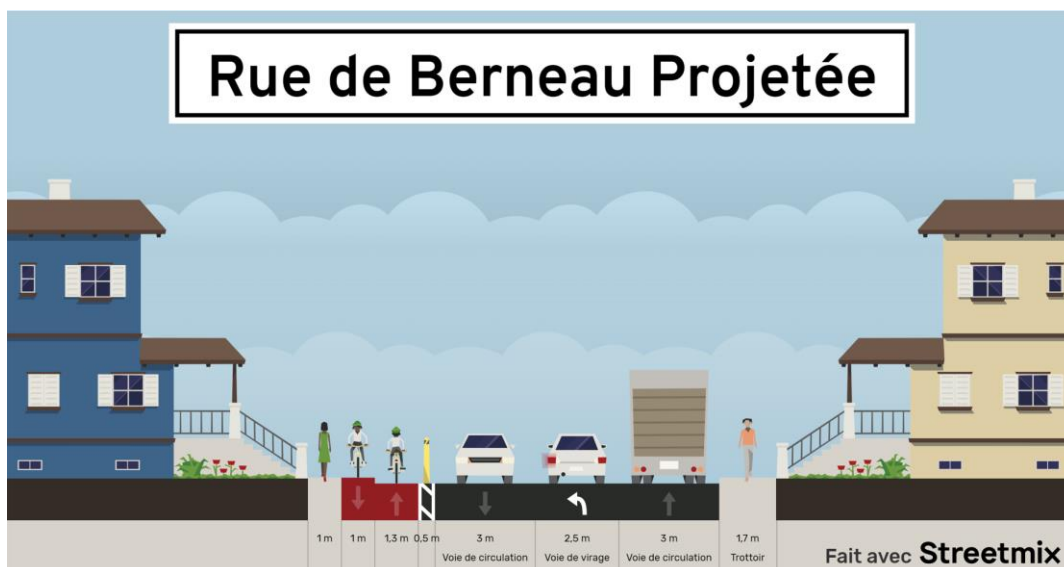


Figure 98 : aménagement rue de Berneau, situation envisagée

Cette disposition est un compromis pour la cohabitation piétons + cyclistes, elle permet d'assurer la présence cycliste dans la rue. Beaucoup de communes transforment des trottoirs en piste cyclo-piétonne même si elles n'ont pas les gabarits réglementaires, car cela apporte tout de même une meilleure sécurité et confort pour les modes actifs qu'une non-intervention.

Etant donné que la voirie est régionale, le SPW devra se positionner face à de tels aménagements. On peut en effet considérer qu'ils améliorent la situation des cyclistes et la sécurité routière. Il faut prévoir la signalétique D7 et ou D9 pour les pistes cyclables.

A titre indicatif, le SPW-MI a transmis la réflexion en cours en juin 2022 :

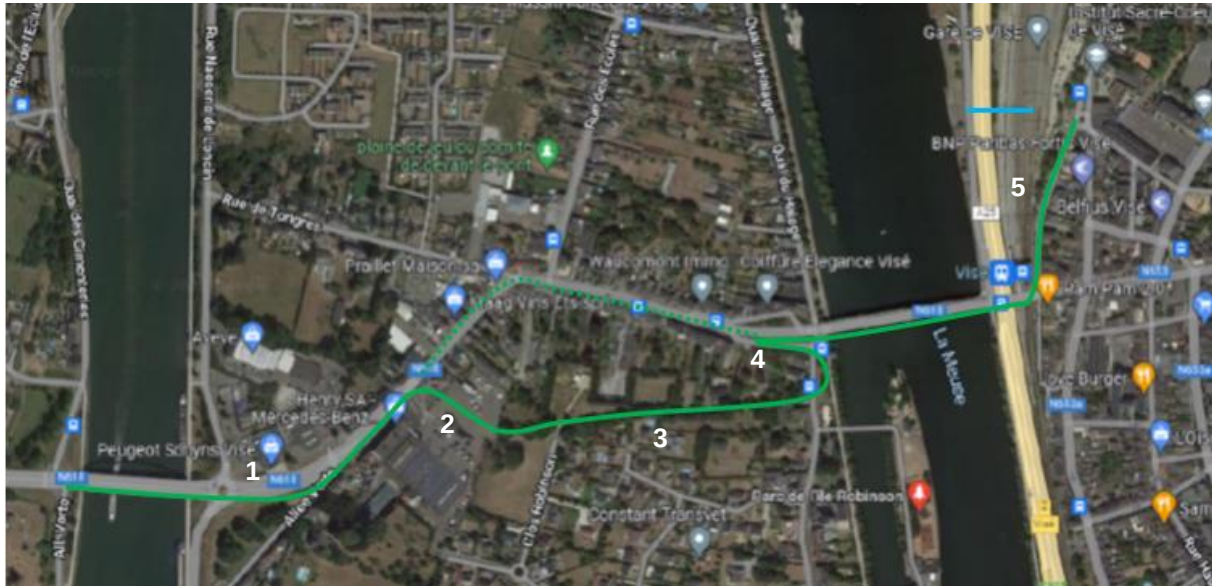


Figure 99 : vue schématique des itinéraires cyclables envisagés entre deux ponts

Ce schéma devra être développé plus en détail de la façon suivante :

1. Pont de Haccourt – Allée verte : dans le cadre des travaux pont et route SPW programmés
2. Traversée du parking « Henry » jusqu'au Clos Robinson : échange d'assiette pour la piste à négocier, sachant que le parking existant utilise une emprise publique. Report d'une quinzaine de stationnements du premier tronçon de la Voie Verte sur les parkings des moyennes surfaces / et du garage Henry, tout proches, à négocier.
3. Tronçon Clos Robinson – rue Basse-Hermalle : depuis le Clos, une voie cyclo-pédestre est amorcée, et sa prolongation est organisée dans le cadre d'un projet immobilier (il s'agit de la même emprise cadastrale publique)
4. Tronçon rue Basse-Hermalle – traversée du Pont de Visé : à étudier par le SPW, de même que les modalités de traversée de la N 618 – Av. Albert 1er vers la rue Maréchal Foch
5. Rue Maréchal Foch : aménagement d'une piste bidirectionnelle de 4 m de large ; mise en sens unique vers la future gare (note : le test réalisé par le TEC montre que l'utilisation par les bus de la rue des Francs-Arquebusiers pour quitter la gare plutôt que la rue Foch est possible, et présente l'intérêt d'une insertion sur la N618 déjà régulée par feux). Eventualité de reporter une dizaine d'emplacements de stationnement riverains de la rue Foch vers la future gare, ou bien accessibilité locale limitée aux riverains et gestion en rue cyclable.

Une continuité cyclable (BCS) est aménagée sur le deuxième tronçon de la Voie Verte et sur l'av. Fr. Roosevelt (impossibilité d'y supprimer le stationnement). Les cyclistes aguerris ont donc le choix entre continuité via le corridor cyclable moins direct décrit ci-dessus en site propre, ou le passage par l'av. Fr. Roosevelt, plus directe mais avec un aménagement cyclable plus léger.

Le projet peut bénéficier d'un domaine public en milieu d'ilot facilitant la gestion foncière.

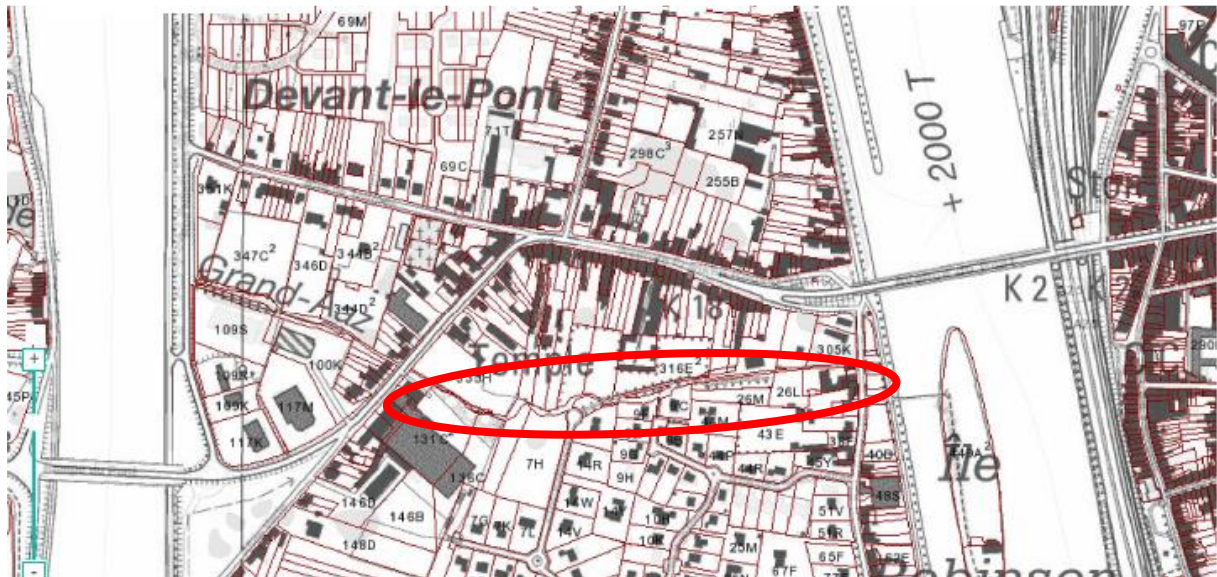


Figure 100 : Vue du parcellaire autour de la liaison cyclable projetée

La vue du parcellaire montre bien la continuité du domaine public entre l'Allée Verte (N618) et la rue Basse-Hermalle en frôlant la voirie du Clos Robinson.

Poursuite de la mise en accessibilité cyclable de la nouvelle gare de Visé

Elle repose sur la prolongation, à moyen terme, de la passerelle donnant accès aux voies par-dessus le reste du faisceau et l'autoroute de manière à relier le centre-ville et la gare à l'itinéraire cyclable du Quai des Fermettes (voir trait bleu sur la vue aérienne – voir Figure 99 : vue schématique des itinéraires cyclables envisagés entre deux ponts).

Remarque sur les aménagements et nouveaux profils de voirie proposés

Le Bureau d'Etude rappelle que les aménagements qui requièrent des mises à sens unique de ces chaussées stratégiques pour l'accessibilité du centre-ville sont envisageables uniquement si le trafic routier en transit peut être dévié, et donc, envisageable en particulier si le contournement nord est réalisé permettant de rediriger les flux de circulation entre Berneau et l'autoroute par d'autres itinéraires que le centre de Visé.

FICHE ACTION 14 : STATIONNEMENT EN CENTRE-VILLE : GESTION ET RÉGLEMENTATION

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La préoccupation du stationnement est une chose essentielle pour la Ville.

Sur la page principale du site internet, on retrouve directement l'onglet « stationnement. »

Dans le centre-ville de Visé, le stationnement est actuellement réglementé au sein de plusieurs rues sous forme de zone bleue limitée à 1h30'.



Figure 101 : Extrait cartographie du site Internet de la Ville

Une part des véhicules reste cependant stationnée plus de 4 heures dans ces zones alors que la capacité maximale de stationnement est atteinte à certaines périodes et que des places sont inoccupées au sein des parkings gratuits périphériques du centre-ville.

Dans ce contexte et compte tenu de l'objectif général d'offrir une capacité de stationnement adéquate et d'optimiser son usage, les objectifs secondaires suivants sont suggérés :

- Renforcer et pérenniser la dynamique du stationnement au sein de la zone commerçante ;
- Fixer les places de stationnement éventuellement payantes pour augmenter la rotation et donc l'offre ;
- Préserver les rues proches des zones payantes du stationnement parasite, au profit des riverains ;
- Répartir adéquatement la demande entre les différentes zones de stationnement existantes (parkings en ou hors voirie / gratuits ou payants) en renforçant l'attractivité des parkings périphériques sous exploités par une signalisation adéquate

La durée et la tarification du stationnement sont adaptées à chaque centre-ville. La variation de ces deux composantes permet d'inciter, voire de réserver, l'usage de certains espaces à certains usagers. Pour ce faire, le centre-ville peut être divisé en zones, la tarification et la durée variant en fonction de celles-ci.

En temps normal, elles s'appliquent de manière variable du lundi au samedi, par exemple de 9h à 12h et de 13h à 17h30, parfois plus tard dans les quartiers où il peut y avoir des restaurants, ou le dimanche dans des quartiers touristiques (musée, villes balnéaires, ...).

Un jeu de cartes riverains gratuite peut être instauré pour bien identifier les habitants résidents dans le périmètre du centre-ville et le nombre de voitures qu'ils possèdent. Là aussi, le nombre de cartes par ménage doit être clairement défini.

Les emplacements des parkings dans le centre de Visé sont disposés comme suit.



ACTIONS LIÉES

Le PICM de 2002 proposait déjà des mesures pour augmenter l'offre en assurant une rotation des places proches des commerces et en créant des places de parking gratuites dans des zones périphériques. Ces parkings périphériques sont pour la plupart encore toujours sous-utilisés ; il est donc utile d'en soigner la signalétique et d'agrémenter le cheminement piéton pour inciter l'automobiliste à parcourir à pied le tronçon entre le parking et sa destination au centre-ville.

Récemment la Ville a commandé à un bureau privé une étude de signalétique et de placement de panneaux directionnels pour accéder à ces parkings.



Parking rue Basse sous le pont N653

Actuellement l'offre est supérieure à la demande dans ces parkings ; or, en centre-ville, il y a une véritable saturation des places et des artères.

En effet, on a constaté que

- Seuls les parkings de la place Reine Astrid et le Parking de l'Hôtel de Ville sont proches de la saturation ou dépassent même leur capacité ;
- Les parkings de la rue de Navagne ont encore une bonne réserve de capacité ainsi que les parkings de la Collégiale ;
- Le parking du Centre Culturel est saturé à certaines heures et pourrait être mutualisé. Le parking situé quai des Fermettes est sous utilisé ;
- Le nombre de places disponibles dans les parkings périphériques contraste avec la forte demande dans le secteur Place Reine Astrid, rue Haute, rue du Collège et rue des Récollets



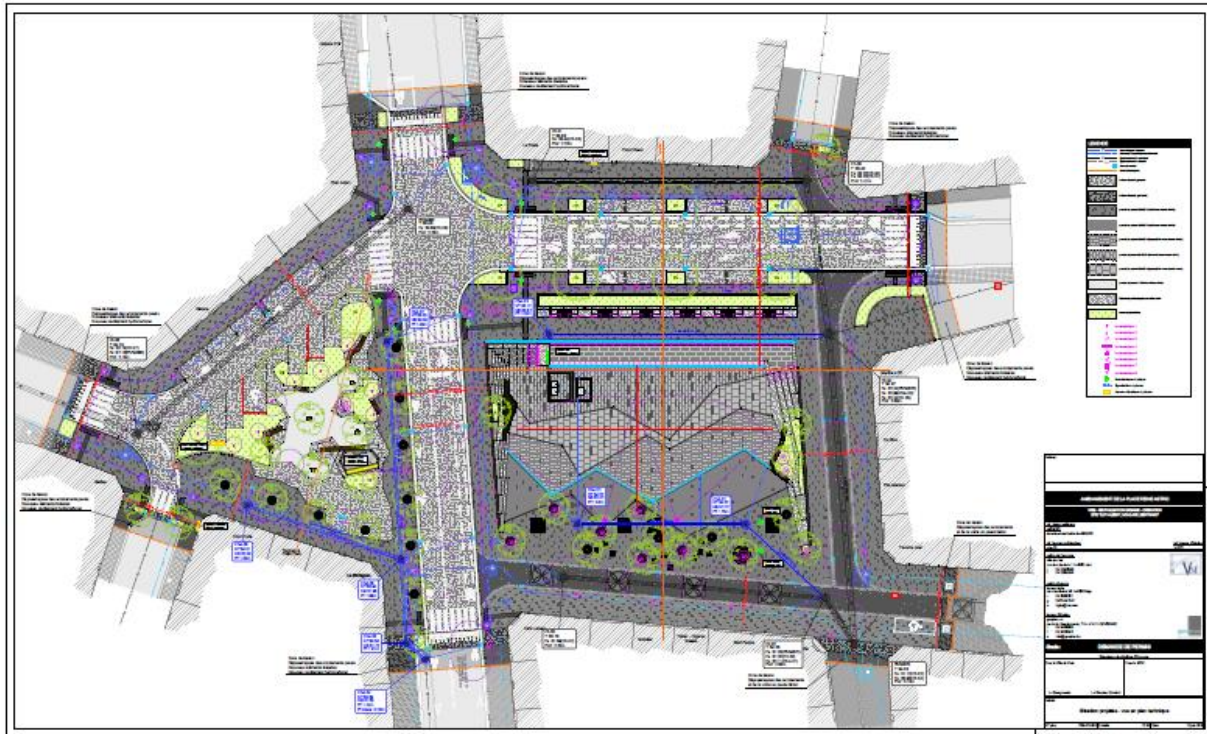
Figure 102 : Extrait phase 1 PCM Agora

D'autre part, il y a lieu aussi de tenir compte de la demande spécifique des enseignants qui stationnent généralement de 4 à 5 h /jour scolaire, soit la moitié de l'année.

L'initiative d'ouvrir une cour d'école à du stationnement en dehors des jours et heures scolaires est une très bonne idée qui mérite d'être bien signalée sur le terrain (panneau indicateur de l'entrée, du nombre de places, de la distance à parcourir à partir des principaux carrefours alentours).

Il y a lieu de tenir compte de la nouvelle offre créée par le parking couvert situé rue Albert 1^{er} qui compte 100 places de parking. La politique tarifaire actuelle est de 1 h gratuite et une 2^{ème} h payante remboursée par les commerçants.

Tant qu'il n'y aura pas une politique globale de stationnement sur tout le centre-ville, les automobilistes vont soit « bouter » ce parking, soit y retourner chaque heure pour obtenir à chaque fois la gratuité. Les aménagements de la place Reine Astrid vont forcément modifier les habitudes des usagers. Il y a lieu de profiter de ces travaux et réalisation pour revoir fondamentalement la politique de stationnement dans un vaste périmètre.



Les nouveaux aménagements ont opté pour un espace public central apaisé où l'espace voiture est réservé aux voiries régionales et quelques places de parking (20). Les travaux ont été adjugés.

L'espace partagé de la rue du Collège est prolongé et intégré dans l'espace de rencontre de la place Reine Astrid.

Le projet a supprimé la bande carrossable devant les n° 5, 6 et 7 de la place, rendant l'espace public aux piétons, de même les emplacements de parking sont relégués dans les tronçons des voiries régionales augmentant la surface de convivialité de l'espace public.

Il faudra s'assurer que le côté arboré de la place longeant la rue du Collège ne devienne pas un espace de stationnement sauvage, de même le trottoir en face des n° 17 à 20 de la place Reine Astrid.

Il n'y a donc plus qu'un seul carrefour à feux tricolores ; ce qui simplifie la lisibilité des cheminements dont les directions n'ont pas fondamentalement changé.

Les aménagements du côté Rempart des Arbalétriers pourraient éventuellement être modifiés et accueillir facilement un double sens s'il fallait revoir les sens de circulation dans le périmètre avenue du Pont-avenue Albert 1er, rue de la Fontaine, rue Basse et des Récollets

Toutefois sans savoir ce qui sera aménagé autour de la gare, le long de la rue Maréchal Foch, il est difficile d'avoir une vue précise de tous les éléments pour revoir la politique de stationnement.

Situation projetée – Zone multimodale & mobilité douce

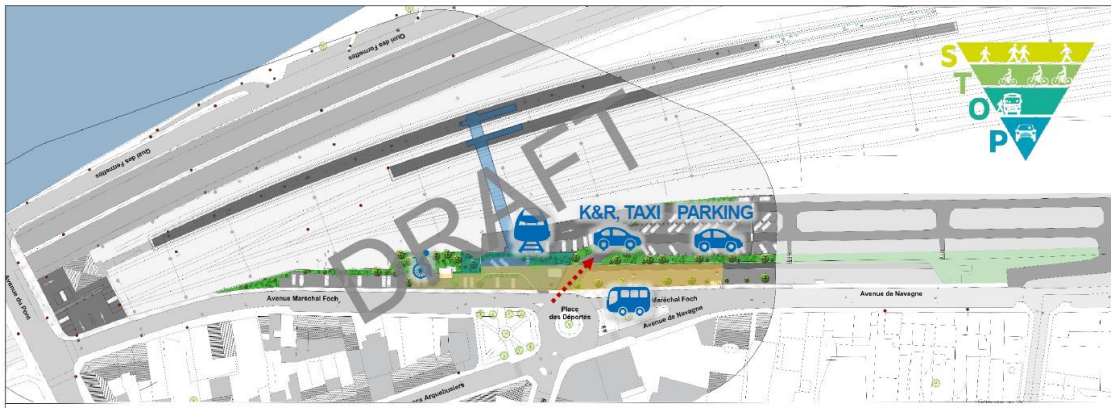


Figure 103 : projet d'aménagement de la gare de Visé

L'idéal est d'analyser les comportements des usagers une fois les travaux terminés ou profiter du chantier pour déterminer les cheminements vers les parkings existants sous-utilisés. L'offre actuelle d'emplacements étant jugé suffisante en quantité, mais située dans un rayon supérieur à 300 m (distance pantoufle), d'où la nécessité de soigner les cheminements piétons.

La zone bleue réduit à 2 ou 3 heures la durée de stationnement autorisée. Cette mesure est efficace s'il y a un contrôle récurrent. Il est utile d'organiser des contrôles avec des avertissements ou contraventions à la clé pour forcer les automobilistes à respecter les mesures mises en place ; il en va de la crédibilité de la décision prise.

La politique des grandes villes est de réduire l'offre en stationnement en centre-ville pour décongestionner la circulation automobile dans les rues commerçantes et occuper l'espace public par des zones de rencontre, des espaces apaisés (jardins, terrasses de cafés, aires de jeux, ...). En motivant les automobilistes à se garer dans les parkings périphériques et revenir par des cheminements piétons agréables, on peut réussir à apaiser les ambiances de ville

Les aménagements de la rue du Collège répondent partiellement à cette politique.

Changer la politique de stationnement dans une ville doit être l'aboutissement de campagnes de sensibilisation à une mobilité alternative privilégiant la mobilité active : marche, vélo et les transports en commun pour de plus longues distances mais aussi une politique commerciale tenant compte entre autres des modes de livraisons, la récupération des colis commandés, ...

Plusieurs organismes comme l'AMCV, l'UCM peuvent aider les responsables communaux et les commerçants à anticiper l'évolution de la dynamique des centres-villes. La mobilité n'étant qu'un chaînon parmi les mesures à mettre en place.

FICHE ACTION 15 : RECOMMANDATIONS À SUIVRE POUR LES NOUVEAUX PROJETS

CONTEXTE ET OBJECTIFS

Visé accueillera au cours des prochaines années plusieurs projets de développement urbain :

- Eco-quartier du charbonnage du Hasard (Matexi)
- Lotissement allée de Buzet à Richelle
- Gare Métropole SNCB du Visé
- Haltes ferroviaires de Cheratte et Argenteau
- Arrêt SNCB Cheratte
- Trilopiport en cours

Afin d'anticiper les besoins générés par ces projets en ce qui concerne **la mobilité et les déplacements** de leurs futurs usagers, les objectifs suivants sont poursuivis dans le cadre de cette fiche action :

- Évaluer les impacts futurs de ces projets sur la mobilité ;
- Recommander des actions à mettre en œuvre afin de garantir leur accessibilité plurimodale.

Toutefois ces grands projets sont inscrits dans le PUM de Liège, qui, à l'échelle de la métropole liégeoise, peut nettement mieux anticiper l'impact de ces futurs aménagements dépassant le périmètre d'une commune, la gare et halte SNCB dépendent d'une stratégie Infrabel en corrélation étroite avec le REL et l'arrivée du futur tram.

La Ville est étroitement invitée à toutes les réunions de la plateforme PUM.

INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Parts modales des usagers des nouveaux projets
- Nombre d'Équivalent Véhicule Particulier (EVP) entrant-sortant par jour par point



TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



ACTEURS

Ville de Visé
Liège Europe Métropole
SPW Routes
SNCB
TEC
Maitre d'œuvre et maitre d'ouvrage des projets : partenaires

FINANCEMENT

Subsides SPW pour les Mobipôles PIMACY

IMPACTS

- | | |
|---|---|
| + | <ul style="list-style-type: none">• Usage de modes de transport alternatif à la voiture• Sécurisation des cheminements pour les modes actifs |
| - | <ul style="list-style-type: none">• |

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Les mentalités évoluent et les développeurs immobiliers intègrent dans leurs projets des facteurs environnementaux répondant à des normes e.a. la réflexion sur le nombre de places de stationnement dès l'instant que l'on veut réduire l'usage de la voiture. On parle maintenant d'éco quartier où on y développe des constructions passives en matière d'énergie, des locaux communs partagés, des jardins collectifs, des cheminements piétons et où on reporte les places de parking ou boxes collectifs aux entrées et sorties de site.

La commune doit s'intéresser à la reprise des voiries (espace public) et à leur entretien.

De plus en plus souvent, la gestion des espaces extérieurs collectifs sont confiés à une copropriété. Là aussi, il faut se méfier de la pérennité de tels montages, entendu que si les aménagements ne sont pas à la hauteur des espérances, les habitants risquent de réclamer auprès de la Commune jugeant l'espace « public » dégradé ou mal approprié à l'usage avec le temps. On a connu cela dans les années '70 pour de grands lotissements avec des voiries privées.... A terme, les Communes ont repris ces voiries (gestion de l'éclairage public, égouts, ramassage des déchets, ...) à grands frais !

Il est donc conseillé d'imposer le cahier des charges type Qualiroute pour tout aménagement d'espace public repris par la Commune après la réception définitive des travaux.

Au nom du PCM, l'attention est attirée sur le respect de la sécurité (entretiens, visibilité, ...) des cheminements ainsi créés dans ces grands ensembles.

Les études d'incidence sur l'environnement dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme peuvent être de plus en plus poussées si l'autorité qui délivre le permis l'exige.

Il peut être imposé des études de mobilité en cours de procédure s'il y a un doute sur les changements projetés.

De plus, l'autorité qui délivre un permis d'urbanisme peut négocier des charges d'urbanisme de manière proportionnelle (en fonction du montant de la réalisation,) géographique (dans un rayon en lien avec le projet) et équitable (en fonction des charges réclamées pour d'autres projets) pour compenser l'impact environnemental négatif du projet sur la collectivité.

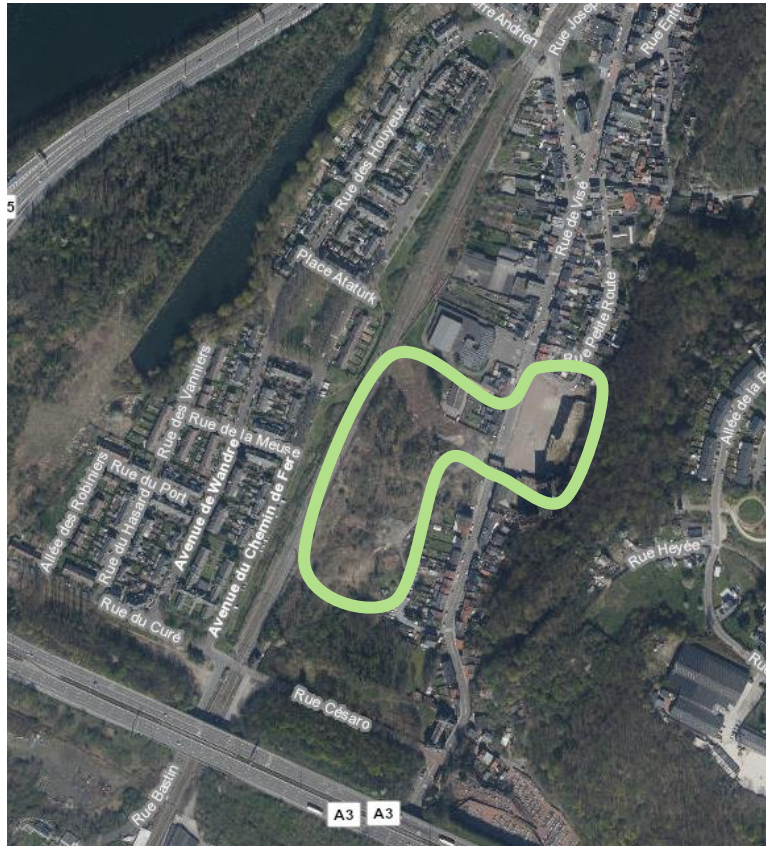
Cela peut être une rénovation ou une création de voirie ou d'équipement de voirie (rond-point, plateau, ...) des espaces verts, l'aménagement ou rénovation de constructions, même des voitures électriques partagées pour les services communaux... (CoDT D. IV. 54)

Au travers des négociations avec les maîtres d'ouvrage, il y a une véritable prise de conscience de l'intérêt d'une mobilité alternative.

La Commune doit avoir une bonne connaissance de son territoire et les enjeux de mobilité de demain. Le PCM l'aide à maîtriser cette matière de manière transversale.

ECO-QUARTIER DU CHARBONNAGE DU HASARD

Localisation : rue de Visé à Cheratte



Les données proviennent de l'Etude d'incidence établie par le bureau Pluris en décembre 2020 et communiquée par la Ville en novembre 2021.

Le projet pourrait encore subir des modifications.

Logements : 115 nouveaux logements (80 maisons et 35 appartements) → 400 nouveaux habitants

Activités :

- 300 m² de fonctions tertiaires au rez de l'immeuble bordant la place basse devant le bâti patrimonial
- De 4.530 m² brut (2.100 m² net) de fonctions diverses dans le bâti patrimonial dont :
 - une salle de sport (500 m²)
 - des salles destinées à des expositions et à la mémoire de la mine et des mineurs (760 m²)
 - une brasserie (375 m²)
 - des espaces bureaux et de coworking (2.010 m²)
 - des espaces techniques, vestiaire, sanitaires, terrasses et espaces de détente (885 m²)

Stationnement :

- 321 emplacements de stationnement dont :
 - 117 emplacements de véhicules pour les riverains sous la forme de 9 emplacements au sein des parcelles individuelles et de 6 poches de 13 à 24 emplacements bordées de haies
 - et de 204 emplacements au sein d'un parc en ouvrage semi-enterré doté d'une toiture verte accessible et composé de 3 niveaux de 68 emplacements, dont 100 destinés aux navetteurs de la SNCB, aux visiteurs et aux usagers des activités tertiaires

Solde : 22.150 m² d'espaces verts de voiries sous la forme d'espaces partagés, de chemins et de placettes

Mobilité : la rue la plus impactée est la rue de Visé et la future halte ferroviaire de Cheratte

Impact quantitatif : l'étude d'incidence réalisée par le bureau Pluris en décembre 2020 a été transmise par la Commune en décembre 2021 pour les corrections des fiches actions.



Esquisse MATEXI du concours

Plusieurs mises en garde sont soulevées par le bureau Pluris : l'étroitesse du foncier pour aménager des quais à la halte de Cheratte, la pauvreté urbaine des abords immédiats de la rue de Visé qui devrait être aménagée en boulevard urbain, ainsi qu'avoir des précisions sur la création d'un pont de liaison au-dessus de la Meuse pour rejoindre l'ancien site de Chertal.

L'étude se réfère aux modalités édictées par le PUM.

L'étude développe bien les principes d'intermodalité et les objectifs FAST2030 et relève que le projet est, donc, tributaire du renforcement de la ligne ferroviaire (réouverture de la halte de Cheratte) et améliorations de l'attractivité des lignes de bus.



Figure 2: Corridors verts
Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 3: Espaces verts Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 4: Venelles piétonnes
Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 5: Réseau viaire et parking
Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 6: Nouveau quartier
Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 7: Nouvelles fonctions
Source :MasterPlan MATEXI 2020

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

Pour s'intégrer à l'espace communal, les développements comme l'ensemble MATEXI (ou des SAR) en milieu déjà habité doivent organiser leur composition urbaine autour de trois notions fondamentales.

1/ La lisibilité

Les espaces publics et privés doivent être bien distincts et lisibles par tout individu parcourant le lotissement/ZACC/SAR. Cette notion de lisibilité passe par une hiérarchisation des voies, une organisation interne et réfléchie du lotissement/ZACC/SAR.

2/ La perméabilité

La continuité du bâti doit favoriser la perméabilité entre le lotissement et le restant du territoire de la commune pour ne pas créer le phénomène de gentrification. Les réseaux viaires routiers et piétonniers reliant les deux espaces permettent la continuité urbaine et sociale.

3/ La compatibilité

L'unité du bâti avec les constructions existantes favorise également l'intégration du projet dans l'espace communal. La compatibilité du projet avec le territoire communal ne dépend pas uniquement du respect des caractéristiques de l'architecture des constructions traditionnelles, mais également du choix et de l'utilisation cohérente des matériaux spécifiques employés dans l'espace public.

VOIRIES

Le tracé des voies et des espaces publics doit être clair et hiérarchisé. Une articulation doit être prévue avec le tracé des voies existantes.

On privilégie des espaces circulés en tarmac et des espaces piétons en klinkers dans les tons beiges / gris, de sorte de bien clarifier la situation entre les espaces piétons et les espaces voiries (sauf si l'on décide de mettre en œuvre une rue résidentielle / zone 20). Dans la mesure du possible la distinction chaussée / trottoirs sera encouragée afin d'éviter un traitement uniforme qui nécessite alors des bordures de trottoirs fort hautes et des abaissements systématiques à chaque garage ce qui vieillit moins bien.

DEPLACEMENTS MODES ACTIFS

Les cheminements piétonniers privilégiant les modes doux peuvent être envisagés pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (enfants, femmes enceintes, personnes âgées, ...) au sein du lotissement. Les divers modes de circulation apaisée entre les divers espaces du lotissement permettront de faire cohabiter en toute sérénité les différentes populations. Dès lors le nombre de places de parking prévu (et leurs emplacements) doit être estimé en bonne symbiose avec le mode de déplacement que l'on veut « privilégier »

On privilégie pour les cheminements cyclables le béton clair avec les amorces de la piste sur 5-15 m (suivant le cas) en coloris beige.

PMR

Les aménagements intégrant une réflexion sur les personnes à mobilité réduite seront confortables pour tous.

STATIONNEMENT

Dans le cadre des permis d'urbanisme, le stationnement dans les parcelles privatives sera encouragé, dans la mesure des possibilités, de manière à ne pas encombrer la voirie et ses abords.

La nécessité du stationnement visiteurs hors des parcelles privatives est une thématique importante. Le stationnement sur l'espace public permet d'organiser et de hiérarchiser l'espace en fonction de son occupation et de son utilisation.

L'exigence d'un nombre suffisant de places de stationnement doit figurer dans le document d'urbanisme. Les places de stationnement pour les personnes souffrant d'un handicap doivent être matérialisées différemment et être bien délimitées.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le projet doit s'insérer au sein du territoire, sans créer de rupture avec le réseau viaire existant. Il convient d'adapter les aménagements au trafic engendré par le lotissement.

Il en est de même, pour les impasses, les rues trop larges et les allées rectilignes qui favorisent la vitesse.

Une attention particulière doit être portée aux entrées et sorties du lotissement et à l'insertion des véhicules dans la circulation.

On relèvera ici la possibilité d'imposer des charges d'urbanisme dans le cadre de la délivrance de permis d'urbanisme.

Si c'est la Ville qui est l'autorité délivrante, elle pourra négocier des charges en fonction de l'impact environnemental produit par le projet sur la collectivité.

Ces charges sont supportées par le demandeur et couvrent la réalisation ou la rénovation de voiries, d'espaces verts publics, la réalisation ou la rénovation de constructions ou équipements publics ou communautaires. Certaines communes ont imposé la fourniture de voitures électriques pour la commune, mises en autopartage en dehors des heures de travail des services communaux.

Ces charges doivent être proportionnelles aux coûts du projet, équitables entre projets et en relation géographique avec le projet. (CODT art D.IV.54)

GARE MÉTROPOLE SNCB DE VISÉ

La gare de Visé doit devenir un **pôle multimodal 2.0** ou **MOBIPOLE** si elle veut garder son attractivité.

Elle est située dans le centre-ville de Visé et doit tirer parti de cette particularité et donc de la dynamique économique, scolaire et culturelle des lieux, sans oublier l'aspect logement que la Wallonie souhaite densifier autour des gares pour justement faire profiter au plus grand nombre les investissements consentis dans les aménagements de transport en commun et autres services publics.

Un MOBIPOLE au sens du SPW-MI nécessite d'être équipé d'un abri couvert, sécurisé et chauffé pour les navetteurs du train, des quais pour les bus, des racks à vélo sécurisés pour les VAE (vélo à assistance électrique) avec bornes d'alimentation, un cheminement piéton dans un rayon de 100m, un cheminement vélo dans un rayon de 15 minutes à vélo, une aire d'autopartage, des services supplémentaires (distributeur de colis BPOST, enlèvements de colis produits locaux, espace multimédia, une armoire à livres, une aire de convivialité pour les jeunes, un dispositif de caméras de surveillance éventuel, antenne de police de quartier, espace de coworking...);

- 80 % des frais seraient couverts par un subside pour tout ce qui est relatif aux vélos (cheminements et stationnement) de même pour les piétons et les aires d'attente des bus ainsi que l'amélioration de la mobilité partagée (Cambio, Share a bike);
- Les 20 % restant sont à charge des communes.

Aucune source de subsides n'est citée pour le co-voiturage, ni les bornes de recharge pour voiture électrique – source de **subsides Pollec**.

Les intercommunales de développement territorial tel que la SPI ont été approchées pour être un partenaire et même un investisseur.

Situation existante

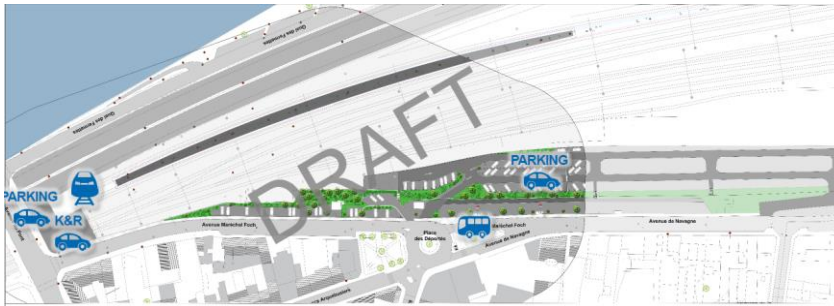


Figure 104 : aménagement du pôle de gare - situation existante

Situation projetée

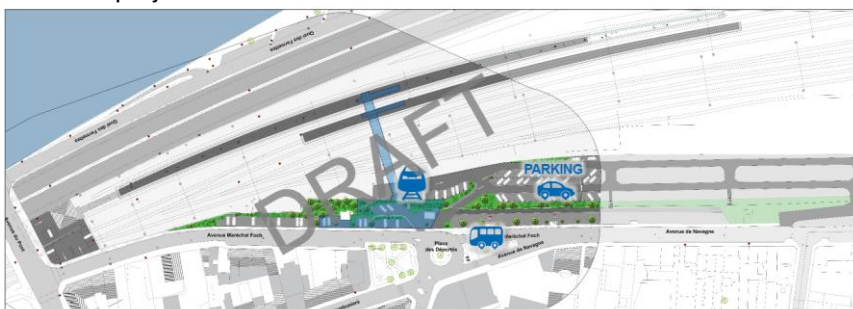
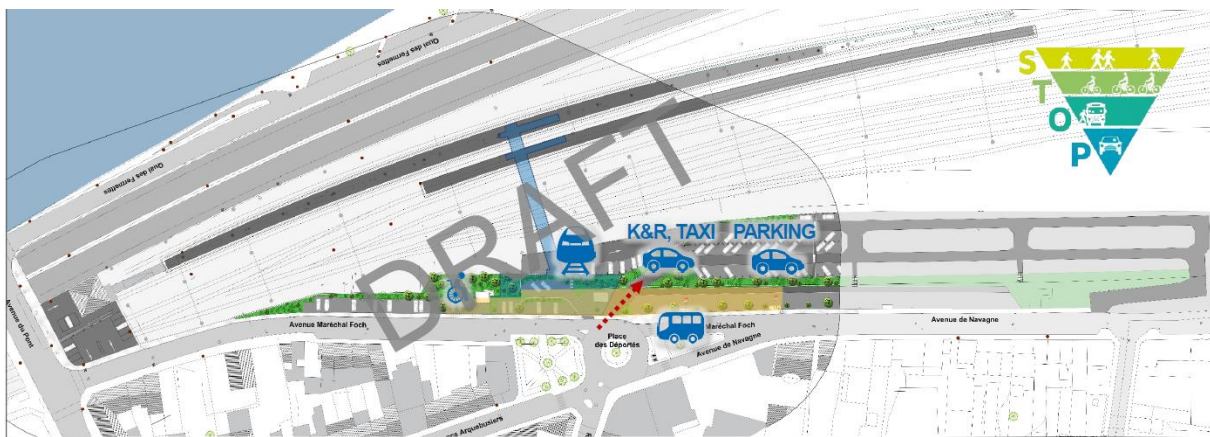


Figure 105 : aménagement du pôle de gare - situation projetée

Situation projetée – Bâtiment des voyageurs : Implantation



On appréciera le déplacement des bâtiments d'accueil SNCB profitant ainsi de l'esplanade existante à l'angle de la rue des Déportés et de la rue Maréchal Foch avec un Kiss and Ride situé en dehors de la voie publique nécessitant soit un dévoiement, soit des entrées et sorties hors voirie.

Un trottoir cyclo-piéton devrait être dessiné dès la rampe du pont et longer le côté nord du boulevard.

Le volume réservé au parking vélo sécurisé est idéalement situé, il devra être modulable en fonction de la demande.

La largeur du trottoir est fondamentale autour d'une gare où coexistent multiples usagers : les cyclistes qui vont garer leurs vélos, piétons qui ne font que passer, usagers du train qui sortent ou qui entrent, qui attendent une voiture ou qui vont prendre un bus.

La gare des bus ne peut être trop éloignée de la gare de trains. Il est conseillé pour faciliter les manœuvres des bus d'adopter des demi-quais et de favoriser les surfaces dédiées au transport en commun au détriment des espaces pour stationnement de voitures privées.

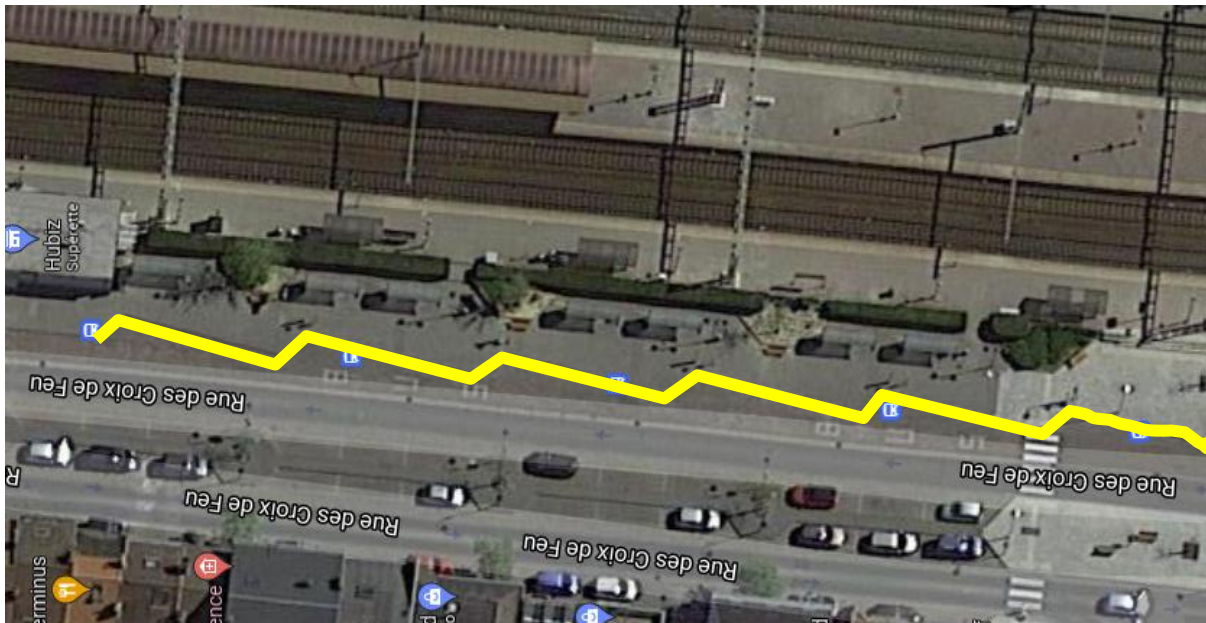


Figure 106 : quai bus TEC gare de Braine-l'Alleud

L'OTW devra être intégré dans le groupe de réflexion pour les aménagements des abords de cette future gare. Comme expliqué dans la fiche action n°8, si on parvient à diminuer le nombre d'étudiants venant en bus, on diminue le nombre de véhicules qui doivent stationner à ce pôle multimodal. Cependant, si on veut faire la promotion des transports en commun auprès de 24-65 ans, on risque de ne pas assister à une diminution des fréquentations mais à un étalement dans le temps géré par la coordination des horaires, d'où l'intérêt des centrales de mobilité.

Aussi, plus on va offrir de l'espace de parking, plus on va attirer les voitures privées dans le centre de Visé. Il serait logique de privilégier le parking voiture à la halte d'Argenteau et maintenir l'espace autour de la gare de Visé pour les modes actifs, piétons et vélos ainsi que les transports en commun.

Toutefois l'espace sous le pont d'Argenteau n'offre pas les mêmes surfaces et opportunités qu'à Visé.

La Commune doit bien penser à la reconversion des anciens bâtiments de la gare et pourquoi pas en faire une maison du vélo (location, atelier de réparation à l'image de celle qu'il y a à la gare de Namur).



Figure 107 : point ProVélo à la gare de Namur

Par la densité du logement à envisager (> 80 logements/ha) et l'activité autour d'une gare, les rez de chaussée doivent être dédiés au commerce et services et même aux services à horaire décalés : superette ouverte jusque 22 h, maison médicale qui assure les gardes de médecins mutualisés,

ARRÊT HALTE CHERATTE- PLATEFORME MULTIMODALE

Localisation : entre la rue de Visé et avenue du Chemin de fer – non défini

Mobilité : quartier desservi en bus : ligne n° 6 et 140 pour Cheratte bas et 240 pour Cheratte Hauteur.
La ligne 6 est appelée à être renforcée.

L'avantage du train est qu'il mène au cœur de Liège alors que les bus amèneront les passagers au terminus du tram et devront prendre un second mode de transport

En 2018, Infrabel prévoyait cette halte à hauteur du passage à niveau condamné

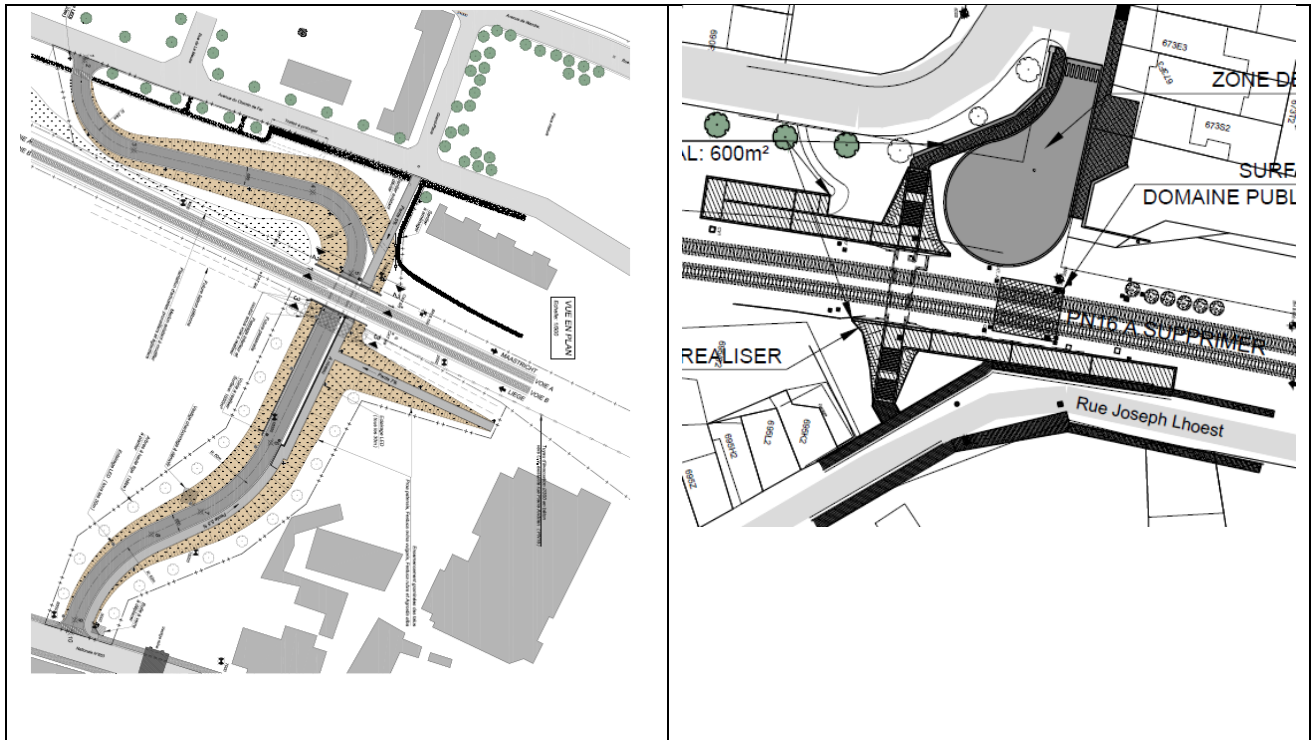


Figure 108 : plan Infrabel 2018

Aujourd'hui, la halte est prévue à hauteur du passage sous voie, plus près du hall sportif et englobée dans le projet mixte MATEXI et la reconversion des bâtiments du charbonnage du Hasard.

L'étude d'incidence du projet MATEXI de décembre 2020 a révélé des incertitudes quant aux réels aménagements de quai.

Parkings : parking pour 100 voitures mutualisé avec le projet MATEXI + prévoir de manière privilégiée des places réservées pour des voitures partagées type Cambio ou pour des navetteurs qui viendraient du plateau en co-voiturage (descente par Vieille Voie)

Emplacements arrêts TEC : à bien localiser pour aménager les cheminements piétons au plus court
La ligne 6 pourrait être déviée si le train multiplie ses haltes.

Prévoir : Cheminements piéton suffisamment larges

Prévoir un abri vélo de taille modulable en fonction des besoins

Nous ne pouvons pas donner de recommandations plus précises à l'heure actuelle sans avoir un projet plus abouti

TRILOGIOPORT

Localisation : entre le Canal Albert et la Basse Meuse, en aval de Hermalle sous Argenteau



Figure 109 : extrait GoogleMaps 2022

A terme la plateforme multimodale de plus de 100 ha doit contenir :

1. Un terminal à conteneurs tri-modal (eau - rail – route) (15 ha)
2. Des terrains logistiques avec des entrepôts de dernière génération (41,7 ha)
3. Des terrains portuaires (22 ha)
4. Une zone de services tertiaires (1,8 ha)
5. Une zone d'intégration environnementale (25 ha).



Figure 110 : organisation interne du Trilogiport

Actuellement la zone est encore peu occupée.

On constate que le charroi lourd emprunte l'autoroute A25 et sort à la sortie 2A conçue à cet effet. Le site n'affecte donc pas la commune de Visé pour le transport de marchandises

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

ACCESSIBILITÉ CYCLO-PIÉTONNE

Le RAVeL bord de Meuse longe la rive gauche et accède donc au site Trilogiport.



Des cheminements cyclables ont été prévus.



Figure 111 : Triligiport - rue de l'Euregio

ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau de transport en commun TEC passe par le site avec la ligne 240. Un arrêt est aménagé à la rue Preixhe. Aucune liaison piétonne ne permet de joindre le Triligiport. Les distances à parcourir sont fort longues. Il est utile de réexaminer la demande lorsque l'activité du port sera plus développée pour éventuellement faire dévier une ligne TEC dans le site.

- ➔ Garantir une circulation sécurisée des modes doux entre les arrêts de transport en commun et l'Ecopôle
- ➔ Garantir la possibilité d'intermodalité vélo-bus
- ➔ Revoir la fréquence de la ligne si demande avérée.

Est-il bien nécessaire d'amplifier ce mode de transport en pratique au vu de l'isolement du site et des modes de déplacements de travailleurs ?

ACCESSIBILITÉ EN VÉHICULES MOTORISÉS

A ce jour, aucun constat de trafic généré par l'activité du Triligiport n'affecte Visé via la rue Basse Hermalle. Toutefois cette dernière souhaite mettre la rue Basse Hermalle en interdiction des + 5t. pour préserver l'aspect résidentiel du quartier

Seuls les portiques placés sur le territoire d'Oupeye augmenteraient le charroi lourd sur le territoire de Visé. Toutefois ces portiques font partie du permis d'urbanisme du site. Les modifier entraînerait potentiellement une nouvelle demande de permis d'urbanisme.

Les communes de Visé, d'Oupeye et le SPW élaborent actuellement une réglementation coordonnée du trafic poids lourds, pour l'accès aux zones industrielles, d'extraction et portuaires de Hermalle, Haccourt, Visé et Triligiport.

Visé souhaite privilégier le transit poids lourds par la nouvelle route du Triligiport, entre le pont du Triligiport et le pont de Haccourt, s'opposant pour cela à la remise en place de portiques au rond-point proche du pont d'Oupeye.

ACCESSIBILITÉ POIDS LOURDS

La Ville de Visé, la Commune d'Oupeye et le SPW élaborent actuellement une réglementation coordonnée du trafic poids lourds, pour l'accès aux zones industrielles, d'extraction et portuaires de Hermalle, Haccourt, Visé et Trilogiport.

Visé souhaite privilégier le transit poids lourds par la nouvelle route du Trilogiport, entre le pont du Trilogiport et le pont de Haccourt, s'opposant pour cela à la remise en place de portiques au rond-point proche du pont d'Oupeye.

Visé souhaite mettre la rue Basse Hermalle interdite au plus de 5 t.

La sortie 2a permet d'accéder directement au port fluvial en venant de l'amont sur l'E25 et en repartir. Il faut sortir à la sortie 3 au pont d'Argenteau pour reprendre la E25 vers Maastricht.

Du Trilogiport, il n'est pas conseillé de reprendre par le Nord pour éviter de traverser Haccourt ou Visé via le N618.

Au pont d'Argenteau, il va sans dire qu'à l'heure actuelle, le carrefour est devenu infranchissable pour les piétons, d'autant plus pour les PMR, alors qu'un site de co-voiturage multimodal vient d'être aménagé à proximité.



Figure 112 : vue StreetView 2021

Pour le Trilogiport en plein développement, il est utile de faire des enquêtes mobilité auprès de entreprises implantées et ainsi bien évaluer les modes de déplacements des travailleurs pour travailler ceux qui sont réellement efficaces.



Figure 113 : échangeur Argenteau - obstacles pour les cyclistes

Il en est de même pour les cyclistes, on pourrait transformer la zone striée en piste cyclable protégée par une bordure collée si et seulement si certains longs poids lourds n'ont pas besoin de cette zone pour manœuvrer. Nous rappelons que le RAVeL le long de la rive droite débouche sur ce carrefour.

Page pour notes

