

# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA COMMUNE D'OUPEYE

ACTUALISATION DU PICM DE  
BASSENGE – OUPEYE – VISÉ

**PHASE 3** : PLAN D' ACTIONS  
RAPPORT FINAL SOUMIS À  
L'ENQUÊTE PUBLIQUE

23 MARS 2023

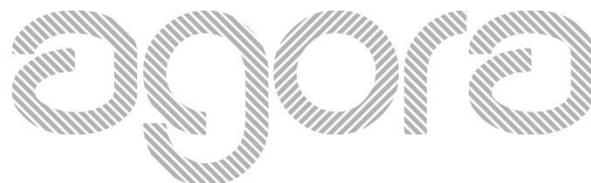


agora

Version	Date	Description	Réf. interne	Directeur projet	de	Chef de projet
01	18.11.2022	Rapport intermédiaire	4099 – PCM Oupeye – phase 3 – Plan actions	Paul PLAK		Brigitte LORIDAN
02	23.03.2023	Rapport avant enquête publique	4099_ph3_rapport_2023-03-20_avec_marques_revisi on_ppl_blo.docx	Paul PLAK		Brigitte LORIDAN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul PLAK** – Directeur
- **Brigitte LORIDAN** – Cheffe de projet
- **Katia VAN ERP** – Cheffe de projet
- **Louis DE GRADY** – Chargé de projet
- **Maxime GABRIEL** – Chargé de projet
- **Antoine FOLCQUE** – Chargé de projet



Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles  
 Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75  
<http://www.agora-urba.be>

## Table des matières

Introduction.....	8
La phase 3 : le plan d'actions .....	9
Rappel des enjeux définis en phase 2 et des objectifs poursuivis	9
Enjeux et fiches actions	10
Fiche action 01 : Charte pour les aménagements piétons.....	17
Fiche action 02 : Réseau Piéton structurant .....	27
Fiche action 03 : Signalisation réseau piéton .....	37
Fiche action 04 : Réseau cyclable .....	42
Fiche action 05 : Signalisation réseau cyclable .....	57
Fiche action 06 : Stationnement cyclable .....	61
Fiche action 07 : Promotion des transports en commun.....	71
Fiche action 08 : Gestion de la politique de stationnement .....	78
Fiche action 09 : Sensibilisation et promotion à une mobilité alternative scolaire et des travailleurs .....	86
Les actions en milieu scolaire	89
Les plans de déplacements d'entreprises	95
Un service mobilité communal	96
Le Mobipôle : une infrastructure multiservices pour faciliter l'intermodalité	97
Autopartage et applications digitales	97
Services de covoiturage et développement de parkings de covoiturage	98
Des actions concrètes à mettre en place	99
Fiche action 10 : Réseau routier – hiérarchie viaire.....	104
Fiche action 11 : Transport Marchandises par route .....	114
Fiche action 12 : Mobilité scolaire.....	127
Fiche action 13 : Aménagement de zones apaisées dans les quartiers résidentiels et dans les centres .....	146
Fiche action 14 : Développement territorial .....	176
Fiche action 15 : Services de mobilité et information au citoyen .....	184

## Table des illustrations

Figure 1 : Extrait des shape files d'un système QGIS permettant de traiter des données pouvant servir d'indicateurs.....	18
Figure 2 : Exemple de Shapefile du système Qgis permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance - source : Agora .....	18
Figure 3 : Extrait de la carte du réseau piéton du PCM assorti d'une capture d'écran du shapefile Qgis exploité par Agora pouvant servir à la Commune à tenir à jour des indicateurs chiffrés et cartographiés .....	19
Figure 4 : Revêtement modulaire en dalles de béton .....	21
Figure 5 : Revêtement en pavés de pierres naturelle .....	21
Figure 6 : Revêtement drainant en pavés de béton poreux.....	21
Figure 7 : Dalles de guidage vers une traversée piétonne.....	22
Figure 8 : Revêtement d'éveil à la vigilance.....	22
Figure 9 : Enduit Superficiel à Haute Performance (ESHP) : utilisé pour réduire la distance de freinage .....	23
Figure 10 : Espace de minimum 5 m à respecter entre la traversée piétonne et le stationnement .....	23
Figure 11 Triangle de visibilité.....	24
Figure 12 : Localisation de la traversée piétonne en correspondance de l'arrêt bus .....	24
Figure 13 :.....	29
Figure 13 : Plots non réglementaires .....	29
Figure 15 : Où est la limite de propriété ? .....	29
Figure 16 : Non-respect du marquage au sol.....	29
Figure 17 : Carte du réseau piéton structurant (Source : P ICC ; SPW, 2021).....	31
Figure 18 : Carte du réseau piéton projeté (Source : P ICC ; SPW, 2021).....	33
Figure 19 : Emplacement panneau signalisation directionnel pour piétons .....	40
Figure 20 : Caméra Telraam – Source : site Telraam .....	43
Figure 21 : Usage des shapefiles de la cartographie Qgis pour chiffrer des indicateurs - Exemple d'une rue à 50 km/h (maxspeed), faisant partie du réseau cyclable et piéton structurant.....	44
Figure 22 : Carte du réseau cyclable projeté (Source : Agora).....	46
Figure 23 : Carte des aménagements cyclables existants et à réaliser - source : Agora.....	48
Figure 23 : Marquage au sol additionnel.....	58
Figure 24 : F34b2 signal réglementaire courte distance du code de la route .....	58
Figure 26 : Signal longue distance appliqué en RW .....	58
Figure 27 : F34 c1 marquage réservé au lieux touristiques .....	58
Figure 28 : Pince roue et U inversé à section rectangulaire .....	62
Figure 29 : Modèles abri pour quartier résidentiel.....	63
Figure 30 : Modèle abri pour quartier administratif .....	64
Figure 29 : Tableau reprennent les options envisageables lors de la conception de places de stationnement vélo (Source : CeMathèque n°46) .....	65
Figure 32 : Modèle hyperconnecté.....	65
Figure 33 : Modèle d'arrêt de bus équipé par les TEC .....	74
Figure 34 : Source : Guide bonnes pratiques TEC-2015 .....	75
Figure 35 : Extrait CeMathèque n° 41 – abaques utilisées par la Commune .....	81
Figure 36 : Photo d'Oupeye : distinction domaine privé – domaine public ? .....	83
Figure 37 : Exemple de certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste (Source : ProVélo) .....	91
Figure 36 : Enfants se rendent à l'école avec le système du pédibus .....	92
Figure 37 : Exemple d'itinéraires de pédibus (Source : école Saint-Joseph Malonne – Namur).....	93
Figure 38 : Extrait Sécurothèque.....	94
Figure 39 : Exemple typique d'un parking de covoiturage bien accessible à la multimodalité .....	99

Figure 42 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire.....	99
Figure 43 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire 2.....	100
Figure 44 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire 3.....	100
Figure 45 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire 4.....	101
Figure 46 : Extrait site Telraam à titre d'exemple.....	105
Figure 47 : carte des dispositifs Telraam à Oupeye.....	106
Figure 48 : Carte de la hiérarchie du réseau routier (Source : PICC ; SPW, 2021).....	107
Figure 49 : Carte de la hiérarchie du réseau routier projeté (Source : PICC ; SPW, 2021) .....	110
Figure 50 : Carte de la limitation de vitesse (Source : PICC ; SPW, Commune).....	112
Figure 51 : Esquisse d'aménagement avec changement de priorité - source : Agora .....	117
Figure 52 : Document intégré dans le rapport – source : commune d'Oupeye .....	119
Figure 53 : Document intégré dans le rapport. La variante orange dépend de la décision de Visé d'ouvrir ou non la rue Roosevelt aux PL– source : Commune d'Oupeye .....	120
Figure 54 : Extrait documents communaux - source : commune Oupeye .....	121
Figure 55 : Document intégré dans le rapport : source commune d'Oupeye .....	122
Figure 56 : Extrait du Masterplan de la reconversion du site de Chertal .....	123
Figure 57 : Dispositif caméras ANPR - extrait CeMathèque n° 54 .....	124
Figure 58 : Exemple de chicane avec bordures collées et passage latéral cycliste .....	131
Figure 59 : Jeux de chicane à bien distancer en fonction du type de trafic - Extrait Sécurothèque - SPW .....	131
Figure 60 : sécurisation et promotion des modes actifs aux abords d'école – source :Agora .....	138
Figure 61 : Proposition d'aménagements avec une mise en avant des modes actif – source :Agora	140
Figure 62 : renforcement de la signalétique .....	141
Figure 63 : Réduction de voirie pour favoriser l'installation de trottoirs cyclo-piétons .....	141
Figure 64 : Parking rue Roi Albert - Source Google.....	142
Figure 65 : Sécurisation et promotion des modes actifs aux abords des écoles - source : Agora .....	143
Figure 66 : Panneaux F12 a et b .....	148
Figure 67 : Carte des limitations de vitesse dans la commune de Oupeye .....	149
Figure 68 : Esquisse sécurisation du carrefour - Source agora .....	152
Figure 69 : Sécurisation des vélos sur le réseau cyclable structurant - source : Agora .....	154
Figure 70 : Extrait ancien PiCM.....	155
Figure 71 : recherche de rupture de vitesse et sécurisation des traversées - source : Agora.....	156
Figure 72 : détail incluant l'arrêt de bus - source : Agora.....	157
Figure 73 : variante 1 axée sur le carrefour avec effet de porte et dévoiement - source : Agora.....	159
Figure 74 : variante étendue avec inclusion future rue scolaire - source : Agora .....	159
Figure 75 : esquisse zone de rencontre - source : Agora .....	160
Figure 76 : esquisse zone de rencontre - source : Agora .....	161
Figure 77 : esquisse de zone résidentielle en espace partagé - source : Agora .....	162
Figure 78 : esquisse de zone re rencontre en espace partagé - source : Agora .....	163
Figure 79 : esquisse effet de porte en entrée d'agglomération - source : Agora .....	166
Figure 80 : esquisse jeux de poches de stationnement en chicane - source : Agora.....	167
Figure 81 : esquisse de jeux de poches de stationnement en chicane - source : Agora.....	168
Figure 82 : esquisse d'un reprofilage avec dévoiement et places de stationnement - source : Agora	169
Figure 83 : détail d'un dévoiement .....	170
Figure 84 : esquisse d'un reprofilage du gabarit avec aires de stationnement - source : Agora .....	170
Figure 85 : Extrait Vallée Ardente - Masterplan stratégique - Sogepa.....	180
Figure 86 : Extrait Masterplan Chertal - Sogepa .....	181

## Liste des abréviations et termes employés :

<b>ANPR</b>	<b>Automatic Number Plate Recognition.</b> Caméras destinées à identifier les plaques d'immatriculation de véhicules utilisées pour des radars tronçons, traversée de zone limitée,
<b>AOT</b>	<b>Autorité Organisatrice de Transport.</b> Organe régional qui encadre l'OTW.
<b>AWSR</b>	<b>Agence Wallonne de Sécurité Routière.</b>
<b>Autopartage</b>	Initiative communautaire permettant une utilisation partagée d'une flotte de véhicules (mise en libre-service) par différents usagers à tour de rôle.
<b>BCS</b>	<b>Bande Cyclable Suggérée.</b> Revêtement différencié permettant de mettre en évidence et d'attirer l'attention sur un espace où le cycliste est invité à circuler sur la chaussée sans pour autant lui être exclusivement réservé, à l'inverse d'une piste cyclable.
<b>BHNS</b>	<b>Bus à Haut Niveau de Service.</b> Réseau de bus disposant d'aménagements spécifiques et de fréquences élevées permettant un transport compétitif d'un nombre élevé de passagers.
<b>Car-sharing</b>	Organisation de partage d'un parc de voitures par une association de souscripteurs.
<b>CCATM</b>	<b>Commission consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité.</b>
<b>CeM</b>	<b>Conseiller en Mobilité.</b> Il est un relais, un lien entre les acteurs concernés par la problématique de la mobilité (responsables politiques, services techniques, associations, usagers...) au sein d'une commune, d'une administration ou d'un autre organisme.
<b>Chronobus</b>	Lignes de bus structurantes qui, par rapport aux lignes « classiques », présentent de forts enjeux d'amélioration de régularité, de temps de parcours et de confort des usagers.
<b>CLM</b>	<b>Centrale de Mobilité locale et régionale</b> – décret en cours.
<b>CoDT</b>	<b>Code du Développement Territorial.</b>
<b>Congestion</b>	État qui permet d'évaluer l'encombrement d'une voirie. Une voirie est dite « congestionnée » lorsque son niveau d'utilisation avoisine les 80% de sa capacité.
<b>Covoiturage</b>	Utilisation par plusieurs automobilistes d'une seule voiture pour effectuer ensemble le même trajet.
<b>Espace partagé</b>	Zone de rencontre ou zone résidentielle, telle que définie dans une circulaire du 13 mai 2011 en Wallonie.
<b>EVP (trafic)</b>	<b>Équivalent Véhicule Privé/Particulier.</b> Équivalence de véhicules prenant en compte la gêne engendrée par l'encombrement des différentes catégories de véhicules par l'application de coefficients. Il traduit le volume occupé par un véhicule qui n'est pas un véhicule personnel en véhicule personnel et permet d'évaluer la capacité de circulation des voiries : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 camion ou 1 bus = 2 voire 3 evp ;</li> <li>• 1 voiture + caravane = 2 evp ;</li> <li>• 1 vélo/scooter/trottinette = 0.5 evp ;</li> </ul>
<b>EVP/h</b>	<b>Équivalent véhicule privé</b> par heure (unité usuelle d'intensité de la circulation).
<b>EVP/j</b>	<b>Équivalent véhicule privé</b> par jour (unité usuelle d'intensité de la circulation).
<b>EMSR</b>	<b>Éducation Mobilité Sécurité Routière.</b>
<b>FAST 2030</b>	<b>Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et Transfert modal.</b> Vision stratégique d'aménagement pour 2030 promue par le gouvernement wallon veillant à favoriser la <b>Fluidité, Accessibilité, Sécurité/Santé et le Transfert modal</b> et par la même occasion réduire l'encombrement des routes.
<b>FCD</b>	<b>Floating Car Data.</b> Données issues des systèmes embarqués des véhicules permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.

<b>FEDER</b>	<b>Fonds Européen de Développement Régional.</b>
<b>FMD</b>	<b>Floating Mobile Data.</b> Données issues des réseaux des opérateurs de téléphonie mobile et permettant de recueillir des informations utiles pour la connaissance et la gestion du trafic comme la localisation, la vitesse et le sens de déplacement.
<b>GCU</b>	<b>Guide Communal d'Urbanisme.</b>
<b>GES</b>	<b>Gaz à effet de serre</b>
<b>GRU</b>	<b>Guide Régional d'Urbanisme.</b>
<b>HPM</b>	<b>Heure de Pointe du Matin.</b>
<b>HPS</b>	<b>Heure de Pointe du Soir.</b>
<b>Infrabel</b>	Exploitant de l'ensemble du réseau ferré belge (>< SNCB & HR-Rail).
<b>ITS</b>	<b>Système de Transport Intelligent (Intelligent Transport System).</b>
<b>Liège Métropole</b>	Asbl réunissant la Province et les bourgmestres de 24 villes et communes de l'arrondissement de Liège avec le soutien financier de la Wallonie
<b>MaaS</b>	<b>Mobility As A Service</b> : concept reposant sur le principe de faire de la mobilité un service complet et intégré, en proposant par exemple tous les modes de transport, publics comme privés, via une application client unique (logique d'abonnement «forfaitaire»).
<b>Mobipôle</b>	Lieux, des « hubs », où convergeront différentes offres et infrastructures de mobilité.
<b>Mobipoint</b>	Point urbain de multimodalité, sans transport public structurant (gare, ligne de bus structurante) sur le site, mais dont les solutions de mobilité locale permettent de rallier le mobipôle à proximité.
<b>OTW</b>	<b>Organe de Transport de Wallonie.</b>
<b>OCBM</b>	<b>Organe de Consultation des Bassins de Mobilité.</b>
<b>PAE</b>	<b>Pôle d'Activité Economique</b> correspondent aux espaces aménagés et équipés pour accueillir des activités économiques
<b>P+R</b>	<b>Park &amp; Ride</b> : parking relais, de transit, ou de délestage.
<b>PCDN</b>	<b>Plan Communal de Développement de la Nature.</b>
<b>PCDR</b>	<b>Programme Communal de Développement Rural.</b>
<b>PCM</b>	<b>Plan Communal de Mobilité.</b>
<b>PCS</b>	<b>Piste Cyclable Séparée en Site Propre.</b>
<b>PCS</b>	<b>Plan de Cohésion Social.</b>
<b>PIC</b>	<b>Plan d'investissement communal</b> – programme pour 3 ans des travaux de voirie subventionnés par la Région wallonne
<b>PICC</b>	<b>Projet Informatique de Cartographie Continue.</b> Le PICC est la référence cartographique numérique en 3D de la Wallonie. On y retrouve tous les éléments identifiables du paysage wallon selon leurs coordonnées x, y, z, avec une précision inférieure à 25 cm.
<b>PICM</b>	<b>Plan interCommunal de Mobilité.</b>
<b>PDE</b>	<b>Plan de Déplacements d'Entreprise.</b>
<b>PDS</b>	<b>Plan de Déplacements Scolaires.</b>
<b>PIMACI</b>	<b>Plan d'Investissement Mobilité Active Communal et Intermodalité.</b>
<b>PIWACY</b>	<b>Plan d'Investissement Wallonie Cyclable.</b>
<b>PL</b>	<b>Poids Lourd.</b>
<b>Plan de secteur</b>	Outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon.
<b>PMR</b>	Une <b>Personne à Mobilité Réduite</b> inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente. Il s'agit de toutes les personnes souffrant d'un handicap physique, sensoriel ou intellectuel, mais aussi les personnes de petite taille comme les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds ou colis et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). Ce large panel de cas représente 30% de la population.

<b>PMZA</b>	<b>Plan de Mobilité pour les Zones d'Activités Economiques.</b>
<b>PRM</b>	<b>Plan Régional de Mobilité.</b>
<b>PUM</b>	<b>Plan Urbain de Mobilité.</b>
<b>RAVeL</b>	<b>Réseau autonome des voies lentes.</b> Initiative de la Région wallonne, qui vise à réaliser un réseau d'itinéraires réservés aux piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aux cavaliers.
<b>Report modal</b>	Transfert d'usage d'un moyen de déplacements à un autre, par exemple un utilisateur de la voiture choisit de recourir à la marche et/ou aux transports en commun.
<b>RER</b>	<b>Réseau Express Régional</b> de la SNCB.
<b>Rotation</b>	Nombre de véhicules stationnés sur un même emplacement pendant une période déterminée (en général le taux de rotation est calculé par journée).
<b>Saturation</b>	État qui désigne une utilisation qui avoisine ou dépasse la capacité d'écoulement de trafic d'une voirie.
<b>SDC</b>	<b>Schéma de Développement Communal.</b>
<b>SDT</b>	<b>Schéma de Développement Territorial.</b>
<b>SNCB</b>	<b>Société Nationale des Chemins de fer Belges.</b> Société gestionnaire du matériel roulant, du personnel de train et de la circulation ferroviaire (>< Infrabel & HR Rail).
<b>SPW-MI</b>	<b>Service Public Wallonie – Mobilité &amp; Infrastructure.</b>
<b>SRM</b>	<b>Stratégie Régionale de la Mobilité</b> , approuvée par le Gouvernement wallon en décembre 2018.
<b>STOP</b>	<b>Stappers – Trappers – Openbaar Vervoer – Privé Vervoer.</b> Hiérarchisation des différents modes de transport dans l'ordre d'importance et de priorité accordée suivant : <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Marcheurs (Stappers) ;</li> <li>2. Cyclistes (Trappers) et utilisateurs de la micromobilité active (trotinettes, skateboard, rollers, monoroues...);</li> <li>3. Transports publics (Openbaar Vervoer) et les transports privés collectifs (taxi, voitures partagées, covoiturage) ;</li> <li>4. Transports privés individuels (Privé Vervoer).</li> </ol> Il a fait l'objet d'un décret wallon en 2022.
<b>Stationnement</b>	Parcage de véhicule pour une période d'inactivité de celui-ci : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Courte durée : moins de 2h</li> <li>• Moyenne durée : de 2 à 4h</li> <li>• Longue durée : 4h et +</li> </ul>
<b>SIG</b>	<b>Système d'Information Géographique.</b>
<b>SUL</b>	<b>Sens Unique Limité.</b> Voie en sens interdit pour les véhicules à moteurs (sauf éventuellement cyclomoteurs de classe A et speed pedelecs) mais pas pour les cyclistes. Permet d'éviter aux cyclistes d'éviter les détours pénalisants.
<b>TC</b>	<b>Transports en Commun</b> - ce sont des transports collectifs (transport d'un grand nombre de personne en même temps comme le bus, tram, métro, train.) ils peuvent être publics ou privés
<b>TEC</b>	<b>Transport En Commun</b> - société exploitante des bus en Région wallonne.
<b>TP</b>	<b>Transports Publics</b> - s'oppose au transport privé. Ces transports sont gérés par une structure publique (état, collectivité locale, entreprise publique) et exclut tout caractère commercial.

<b>VAE</b>	<b>Vélo à Assistance Électrique.</b>
<b>VP</b>	<b>Véhicule Privé / Particulier.</b>
<b>Viapass</b>	Prélèvement kilométrique pour les poids lourds (+3.5T) sur les axes routiers principaux belges.
<b>VIAS</b>	(anc. IBSR) Centre d'expertise belge avec pour objectif d'améliorer la sécurité routière, la mobilité et la sécurité en général.
<b>VICOM</b>	<b>Vitesse Commerciale</b> : vocable employé dans le cadre de l'amélioration des services de transport en commun, notamment dans le cadre de la réduction des temps de parcours pour améliorer la position concurrentielle des transports en commun.
<b>ZACC</b>	<b>Zone d'Aménagement Communal Concerté.</b>
<b>ZAE</b>	<b>Zone d'Activité Economique</b> - correspond aux espaces affectés à l'activité économique dans les plans d'aménagement alors que les parcs d'activité économique

Sources définitions : agora, Wikipédia (fr.wikipedia.org), documentation du Portail de la mobilité en Wallonie (mobilité.wallonie.be)

## INTRODUCTION

La mobilité est complexe et transversale impactant la qualité de vie, l'aménagement du territoire, le développement économique, l'environnement, le réchauffement climatique etc....

La mobilité est au cœur des préoccupations d'aujourd'hui souhaitant des solutions rapides d'autant plus que depuis 2-3 ans la Région wallonne développe d'importants moyens pour promouvoir la mobilité alternative que sont la marche et le vélo ainsi que les transports en commun.

Le Plan Communal de Mobilité (PCM) est donc l'outil stratégique et d'orientation qui permet en un seul document de rassembler tous les paramètres à prendre en compte pour réussir le développement territorial communal d'ici 10-12 ans.

Le PCM d'Oupeye, démarré en novembre 2019 est une actualisation du précédent PiCM qui répond aux enjeux imposés entretemps (STOP, FAST 2030) et qui doit aboutir à un document de planification de la mobilité à l'échelle du territoire avec des objectifs actuels d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie.

L'étude s'est déroulée en 3 phases :

× **Phase 1 : Etat des lieux et diagnostic**

- Présentation en mai 2021

× **Phase 2 : Enjeux et objectifs**

Avec

- Présentation au Comité technique le 24 mai 2022
- Diffusion d'une synthèse non technique à la population : juin 2022
- Présentation en commission du Conseil Communal du 6 septembre 2022

× **Phase 3 : Plan d'actions**

Avec

- Présentation au Comité technique décembre 2022
- Présentation au Collège Communal (à venir)
- Présentation à la CCATM (à venir),

➔ **Le présent rapport est celui de la phase 3 : le plan d'actions.**

➔ **Ce rapport comme les phases 1 et 2 sera soumis à enquête publique**

## LA PHASE 3 : LE PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions est le point d'un nouveau départ d'une dynamique déjà en place mais devant rester permanente d'organisation et d'évaluation de la politique suivie en matière de mobilité sur le territoire d'Oupeye.

S'inspirant largement des éléments répertoriés lors de la phase 1 de diagnostic et en se basant sur les objectifs définis en phase 2, ce document présente l'ensemble des principales mesures de gestion de la mobilité. Les propositions de la phase 3 résultent également des réflexions émises lors des réunions de travail du Comité technique regroupant des représentants de divers organismes (Commune d'Oupeye, SPW-MI, TEC, Zone de Police, Atingo, GRACQ, ...).

Il s'agit donc d'un renouvellement du plan stratégique. Les phases exécutions doivent passer par les procédures habituelles : marché de service pour désigner un bureau d'étude si nécessité, marché de travaux pour exécuter les aménagements conseillés, audit de mobilité pour les aménagements envisagés sur les axes régionaux, ...

La phase 3 se présente sous la forme de **fiches actions** déclinant des généralités en guise de cadre et des spécificités y relatives pouvant être utilisées pour résoudre ou améliorer les problèmes préalablement identifiés sur le terrain.

A ce titre, les esquisses proposées sont des propositions d'adaptation de l'espace public à une mobilité privilégiant le déplacement des modes actifs. Elles ne sont donc pas des plans d'exécution.

A la demande de la Commune, nous avons encadré les actions rapides à réaliser. Toutefois chaque action doit s'envisager dans une vision intermodale déclinée de manière transversale au travers de toutes les thématiques de mobilité ci-développées.

Agora attire l'attention ici sur le volet sensibilisation, formation, communication.

En effet, la Commune doit jouer un rôle actif dans la formation, l'aide aux changements de comportement au travers d'actions grand public, mais aussi au niveau des écoles, des entreprises, des acteurs économiques tels que les commerçants sans oublier son personnel administratif.

## RAPPEL DES ENJEUX DÉFINIS EN PHASE 2 ET DES OBJECTIFS POURSUIVIS

La stratégie générale retenue vise à répondre de manière cohérente et complémentaire à 4 grands enjeux de mobilité, déterminés pour le territoire d'Oupeye :

- × Gérer le développement économique et urbain du territoire
- × Promouvoir les modes actifs en tant qu'alternatives à l'usage de la voiture
- × Augmenter la part modale en transports en commun



## AMÉLIORER LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN TERMES DE TRAFIC ET DE GESTION DU STATIONNEMENT, POUR UNE MEILLEURE QUALITÉ DU CADRE DE VIE

Les enjeux ont été déclinés sous forme d'objectifs généraux, lesquels doivent dicter les préceptes de tout nouveau projet d'aménagement sur la commune. Ils sont applicables à toutes les échelles géographiques ; à celle de la rue, de la zone agglomérée, de la commune et du territoire impacté en dehors d'Oupeye par les déplacements générés par celle-ci.

Viennent ensuite des objectifs de mobilité, qui peuvent bien entendu se recouper, tant la mobilité est un système dans lequel tous les modes sont interdépendants et les problématiques transversales.

- Circulation piétonne
- Circulation vélo
- Réseau de transports en commun
- Réseau routier
- Stationnement
- Mobilité scolaire
- Transport de marchandises
- Amélioration de la qualité de vie dans le centre
- Services de mobilité

Les enjeux supra communaux sont évidemment respectés : le principe STOP, la vision FAST 2030 mais aussi le PUM de Liège Métropole et le programme Transamo pour le réseau de bus TEC.

### ENJEUX ET FICHES ACTIONS

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Réseau piéton	Mauvais état de certains trottoirs	Continuer à rénover et à améliorer les cheminements piétons en adaptant progressivement l'espace public pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)  Garantir un cheminement continu au moins d'un côté de la voirie	> Fiche action "Plan de signalisation modes actifs pour les centres d'Hermée, Oupeye, Haccourt > Fiche action "Charte pour les aménagements piétons (matériaux / accessibilité / traversées piétonnes, etc...)" > Fiche action réseau structurant avec analyse de la qualité des traversées piétonnes

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3	
		Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes au fur et à mesure des projets soumis à des charges d'urbanisme		
	Création de trottoirs là où il y a des accotements dans les quartiers résidentiels	Promouvoir les itinéraires de loisir et adapter une partie ou des tronçons de ceux-ci pour les déplacements quotidiens	> Fiche action "Réseau piéton structurant"	
Réseau Vélo	Réseau incomplet - application du réseau points nœuds et SDCW	Liaisonner le réseau communal au réseau RAVeL et corridor cyclable	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Assurer le maillage du réseau cyclable local dans le réseau d'agglomération et régional</li> <li>&gt; Compléter le balisage</li> <li>&gt; Résorber systématiquement les points noirs</li> <li>&gt; Concevoir les aménagements en fonction des guides de bonnes pratiques et de la Sécurothèque</li> <li>&gt; Identifier toutes les opportunités de financement</li> <li>&gt; Confirmer la planification des investissements</li> <li>&gt;</li> </ul>	
		Favoriser les déplacements à vélo et vélo à assistance électrique (VAE) pour les déplacements au quotidien vers Liège et communes limitrophes (Visé, Herstal)		
	Absence de parkings vélo	Créer du stationnement vélo aux arrêts de bus présentant un potentiel vélo+bus		> Fiche action "Stationnement vélo et intermodalité transports en commun-vélo"
		Installer et entretenir des équipements de parcage des vélos aux lieux importants, à savoir près des bâtiments publics (administrations, écoles, commerces, ...) ainsi qu'aux pôles d'intermodalité		
	Existence d'obstacles dans le sens E-O	Participer aux réunions avec le SPW-MI pour les aménagements futurs de ponts au-dessus du canal, Meuse et autoroute avec la commune de Visé		> Fiche action réseau structurant et aménagements cyclables
La part modale du vélo est très faible dans la commune	Mettre en place des services ou actions de sensibilisation qui encouragent la pratique du vélo	> <b>Encourager</b> la pratique du VAE pour les longues distances		

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3	
Transports en commun (TEC)	Problèmes d'accessibilité de certains arrêts TEC	Améliorer l'accessibilité des arrêts TEC	> Intégré dans la fiche action "Accessibilité aux arrêts TEC"	
	Manque de stationnement vélo aux arrêts TEC	Favoriser l'intermodalité bus+vélo	> Intégré dans la fiche action "Stationnement vélo et intermodalité transports en commun vélo"	
	La part du transport en commun (train + bus + transport collectif organisé par l'employeur) est très faible à Oupeye	Réflexion à mener avec le TEC dans le cadre du PUM pour la coordination des horaires Train-Bus de la ligne 7 (gare Milmort) et de la ligne 16, 50, 78, 173 et 240 (gare de Visé)	Promouvoir le transport en commun pour les déplacements domicile-travail avec la Spi qui gère les ZAE (+ clubs d'entreprises)	> Fiche action "Promotion du transport en commun" – application du PUM et étude Transamo – Etude du redéploiement des lignes de bus TEC en fonction du Tram de Liège et les lignes de BHNS
	Bonne couverture du territoire par des arrêts et bus TEC et bonne fréquence en semaine, néanmoins l'ouest d'Hermée et Houtain est mal desservi	Aménager des pistes cyclables et trottoirs en amont des lignes de bus	> Réseau structurant cyclable projeté Intégré dans Fiche Action intermodalité TC-Vélo	
	Offre en train intéressante (Visé et Milmort)	Améliorer l'accès voitures et TC aux gares SNCB	> Soutenir l'aménagement d'un P+R plus important à aux gares de Milmort et de Visé	
Volet routier	Malgré l'inexistence de problèmes spécifiques de sécurité routière, la géométrie de certains tronçons de voirie et de certains carrefours pourrait induire à des comportements	Modérer la vitesse	> Intégré dans fiche action "Modération des vitesses et zones apaisées"	
		Sécuriser les carrefours problématiques		

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
	inappropriés de la part des automobilistes	Prévoir des aménagements dissuasifs en entrées de tronçons de voiries de type résidentiel	> Fiche action "Sécurisation des carrefours, e.a. : Rue Elvaux-Petit Aaz, Rue Pierre Blanche - rue P. Michaux, rue des 7 Bonniers - Av. L. Froidmont, rue de Hermalle-rue du Roi Albert (esquisses) – rue d'Herstal - ...
	Enregistrement d'un trafic de transit dans les voiries de type résidentiel	Limiter le trafic sur les tronçons : rue Visé-Voie, rue J. Volders, Rue Pontisse, Ruelle Pistolet, Rue du Sartay, rue de Trez, et rue du Comptoir (signalisation)	> Intégré dans fiche action "Modération des vitesses et zones apaisées" esquisses d'aménagement d'entrées de voiries + signalisation – modification de la liste en cours d'étude
		Poursuite des aménagements des voiries de type résidentiel en zone 30 ou de rencontre 20 km/h	
		Adapter le gabarit de certaines voiries tenant compte de la hiérarchie viaire	> Plan de circulation > Intégration des nouveaux projets
Stationnement	Les centres d'Oupeye et Haccourt présentent un stationnement occupé à 80 % en général, et 100 % dans certaines rues densément bâties de maisons sans garages	Diminuer la pression du stationnement dans les centres en augmentant la rotation du stationnement, et en libérant de l'espace pour les piétons et le séjour	> Fiche action " Gestion et politique de stationnement communale", en intégrant notamment des réflexions sur la réorganisation du stationnement et des actions ciblées de gestion et réorganisation de ceux-ci
	Existence de poches de parking disposant de capacité disponible à proximité des centres	Réorganiser l'offre de stationnement dans les centres et inciter le stationnement dans les poches de stationnement proches du centre	
	Problèmes de stationnement aux abords des écoles aux heures de pointe scolaire	Réorganiser le stationnement aux abords des écoles et sensibiliser les élèves à la marche et au vélo	
	Organisation du stationnement parfois chaotique Distinction espace public espace privé difficile	Améliorer la lisibilité de l'espace public (signalisation, revêtement, mobilier, ...)	
	Sous-exploitation du parking Château à Oupeye	Créer le P+R du parking du Château + arrêt TEC	> Fiche co-voiturage + pôle multimodal > Mutualisation des parkings

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
Mobilité scolaire	Problèmes de circulation et de stationnement aux abords des écoles, notamment celles situées à Hermée, Oupeye et Haccourt	Sensibiliser les parents et les élèves à un changement d'habitudes en matière de mobilité. Promouvoir l'utilisation des modes doux	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Fiche action généraliste "Sensibilisation et promotion de la mobilité alternative". Cette fiche action comprend les mesures visant à changer les comportements et donnera les outils nécessaires pour que la commune puisse inciter les écoles à lancer une enquête de mobilité scolaire ainsi que d'autres initiatives visant à changer les comportements</li> </ul>
		Améliorer l'accessibilité modes doux des abords d'école e.a. des trottoirs sécurisés de 1,50 m dans un rayon de 1 km min	
		Protéger les écoles contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture	
		Installer des racks à vélos pour susciter des vocations	
Transport de Marchandises	La circulation des poids-lourds dans la commune constitue un problème majeur étant donné qu'elle traverse des quartiers à vocation résidentielle ou commerciale et emprunte des gabarits non prévus pour une circulation de transit	Objectif Indicateur Limiter le trafic des PL dans les tronçons	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Intégré dans fiche action "Hiérarchisation du réseau routier".</li> <li>&gt; Plan d'actions spécifique pour les ZAE (transport en commun + modes doux + voiture) en concertation avec la SPI et e.a. le Club des entreprises des Hauts Sarts</li> <li>&gt; Intégrer le travail de la commission PL</li> </ul>
		Interdire la circulation de poids lourds sur les axes non structurants du réseau routier, sauf pour la desserte locale	
		Anticiper les besoins des parkings dédiés pour les poids-lourds aux abords des ZAE	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Intégré dans fiche action "Gestion et politique de stationnement communale" – reprise du PiCM de 2009</li> </ul>
Amélioration de la qualité de vie dans les agglomérations	Malgré l'inexistence de problèmes spécifiques de sécurité routière, la géométrie de certains tronçons de voirie et de certains carrefours induisent des comportements inappropriés de la part des automobilistes	Promouvoir la création de zones 30 et / ou zones de rencontre de façon à améliorer le cadre de vie et la cohabitation des différents modes de transport dans les lieux centraux (places, carrefour-centre, abords des écoles, etc...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Intégré dans fiches actions "Réseau cyclable proposé" - Zones mixtes</li> <li>&gt; "Modération des vitesses et zones apaisées"</li> </ul>
	Redessiner la N671 dans ses traversées d'agglomération	Aménager l'espace public pour favoriser son rôle d'espace de vie	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Intégré dans les fiches actions "Réseau cyclable proposé"</li> <li>&gt; "Hiérarchie du réseau routier proposé"</li> </ul>
Services de mobilité		Favoriser le covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Fiche action "Services de Mobilité"</li> </ul>

Volet	Conclusions Phase 1	Objectifs Phase 2	Fiches actions Phase 3
	Inexistence de parkings de covoiturage et de systèmes d'autopartage	Promouvoir la création de nouveaux services de mobilité (autopartage, réparation de vélos, micromobilité en libre-service, etc...)	> Fiche action "Service de mobilité"
		Maintien d'une centrale locale de mobilité (voir projet provincial à plusieurs communes - asbl suivant les CLM-2022). Et, en attendant de sa création, maintien de la centrale bi-communale actuelle	
		Pérenniser les services de mobilité pour les personnes isolées et PMR	
Gestion de la demande	Mobilité générée par les nouveaux projets de logement	Objectifs de report modal (Vision de la mobilité Wallonne à l'horizon 2030 – FAST)	> Fiche action "Recommandations à suivre pour les nouveaux projets"
Communication	Nécessité de définir une stratégie globale	Mener une politique de communication coordonnée avec celle développée à l'échelle de l'agglomération/de la Région.	> Fiche action "Information aux citoyens"



Depuis l'approbation du contenu de ce tableau évolutif, agora a voulu réorganiser ces fiches pour qu'elles soient plus lisibles.

Quinze fiches actions sont donc établies.

Elles sont classées par thème et illustrées à l'aide de cartes issues du diagnostic et mises à jour, mais aussi d'esquisses et de montages stratégiques d'une nouvelle mobilité.

Le tableau de bord reprendra la temporalité de chaque action détaillée au chapitre de Actions Concrètes à Mettre en Œuvre.

La priorité est difficile à établir pour les 10 ans à venir tant les communes sont sollicitées par des appels à projets, droits de tirages, concours, et autres actions subsidiées et leur cortège d'obligations, .... Lesquelles par leurs exigences cassent parfois une suite logique de mises en œuvre des projets établie sur une si longue période.

Toutefois il est conseillé de consulter le PCM pour établir tous les 3 ans les Plans d'Investissements Communaux et surtout analyser une action au travers d'une vue transversale développée tout au long de ce rapport.

La Commune peut dès lors s'écarter de son Plan Communal de Mobilité en justifiant son non-respect si les lieux (autre tronçon retenu), le mode d'aménagement ou écart par rapport à une esquisse d'intention figurant dans les fiches actions devaient être modifiés pour réaliser les travaux retenus dans la phase exécution.

Un tableau d'indicateurs de résultats et d'impacts devrait aider à poursuivre une politique de mobilité structurée, évolutive et adaptées aux besoins.

## FICHE ACTION 01 : CHARTE POUR LES AMÉNAGEMENTS PIÉTONS

### 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 en ce qui concerne les cheminements et en les adaptant progressivement pour les personnes à mobilité réduite (PMR), soit 30 % des piétons.

Pour aménager des espaces de qualité, certains critères doivent être respectés : les matériaux à choisir, la façon pour garantir 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, sans oublier les déplacements de loisirs, lesquels nécessitent également confort et sécurité.

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

Voir fiche action 02

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 02 : Réseau piéton structurant  
 Fiche 03 : Signalisation du réseau piéton  
 Fiche 08 : Gestion de la Politique de stationnement  
 Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative  
 Fiche 12 : Mobilité scolaire

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Action jugée assimilée en 5 ans



### ACTEURS

Commune de Oupeye  
 Atingo  
 Tous à Pied  
 SPW pour les voiries régionales  
 TEC pour les quais des arrêts bus

### FINANCEMENT

Fiche de principe

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir tableau de bord avec prix unitaires

### IMPACTS

- +
- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité PMR
- Sécurisation et continuité des cheminements piétons
- Accessibilité aux arrêts TEC

## A PROPOS DES INDICATEURS

Les indicateurs qui permettent d'évaluer l'avancement des actions entamées peuvent être encodés dans un tableau Excel (section ci-dessous) ou alors dans un logiciel de cartographie (SIG).

La Commune d'Oupeye possède déjà les connaissances et les outils nécessaires pour intégrer ces indicateurs dans son outil de cartographie en ligne. L'encodage de ces résultats peuvent prendre du temps mais sont une réelle plus-value sur le long terme pour comprendre et monitorer l'évolution de ses aménagements sur le territoire communal.

En tant que Commune Pilote cyclable, il a été demandé d'évaluer les progrès en matière d'aménagements cyclables dans le cadre du PIWACY.

## EXEMPLE D'INTÉGRATION DE RÉSULTAT DANS UN TABLEUR EXCEL

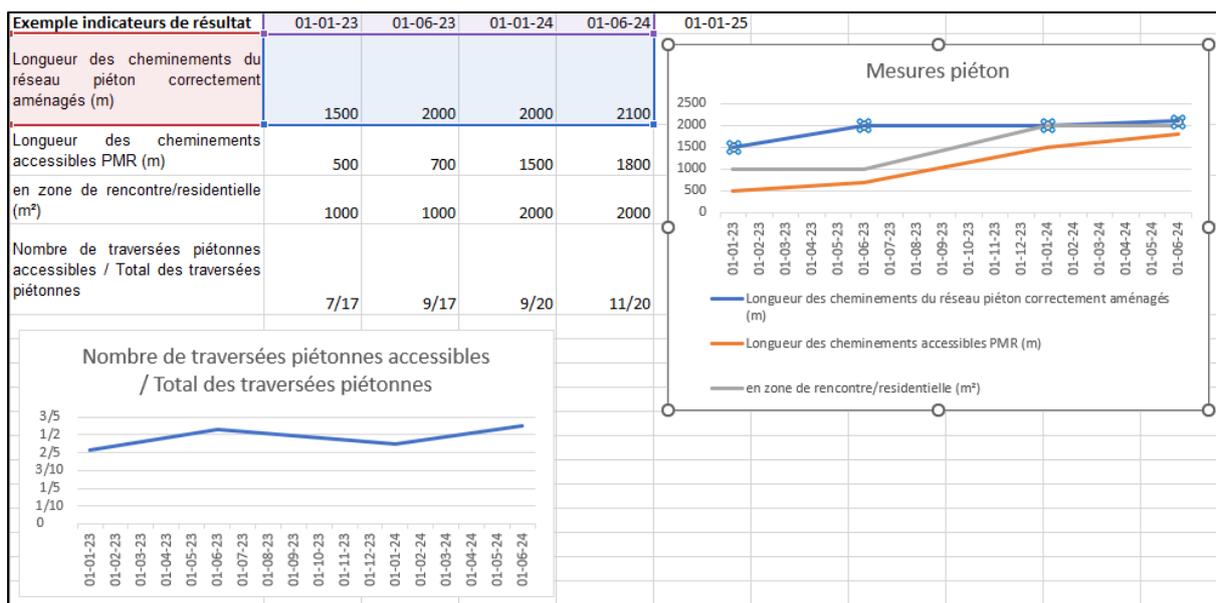


Figure 2 : Exemple de Shapefile du système Qgis permettant de traiter des données en guise d'indicateurs de performance - source : Agora

## EXEMPLE D'INTÉGRATION DE RÉSULTAT DANS UN SIG (QGIS)

Chaque tronçon peut être sélectionné et on peut noter s'il fait partie du réseau piéton structurant, s'il a des trottoirs en bon état, si des travaux sont prévus, la vitesse autorisée etc. L'intégration à un logiciel de cartographie permet aussi de calculer en un clic la longueur du tronçon et ainsi estimer plus précisément l'étendue (et le coût) des travaux.

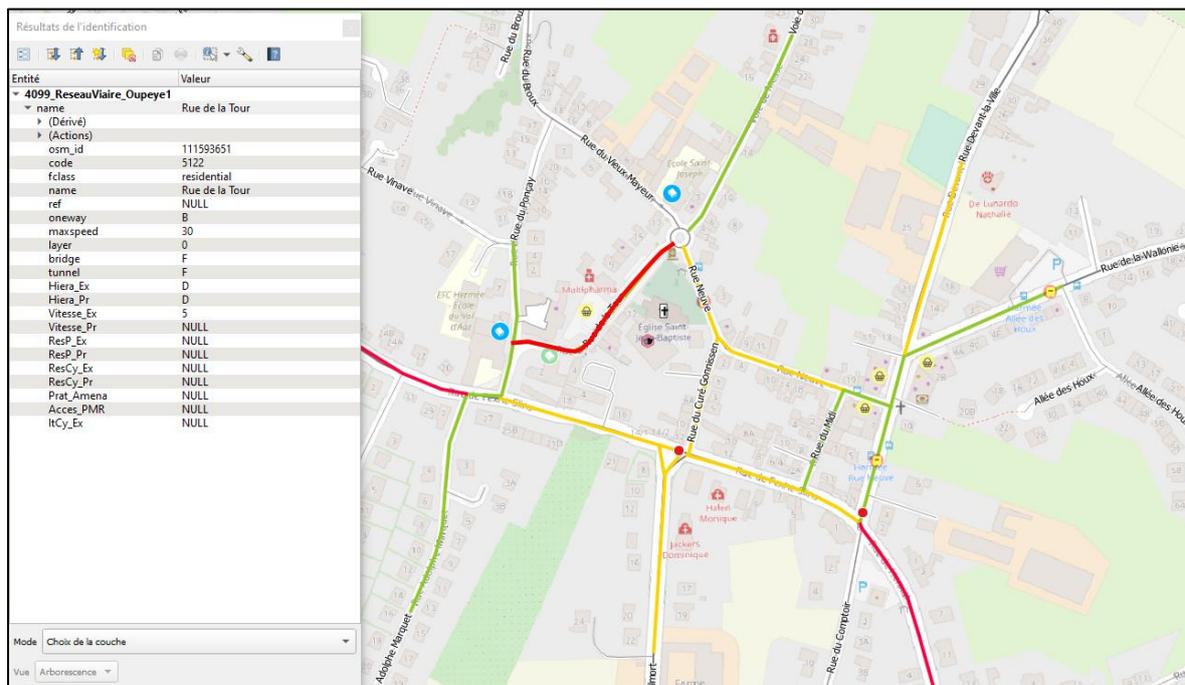


Figure 3 : Extrait de la carte du réseau piéton du PCM assorti d'une capture d'écran du shapefile Qgis exploité par Agora pouvant servir à la Commune à tenir à jour des indicateurs chiffrés et cartographiés

## SOURCE À CONSULTER

CeMathèque n°38

[Des indicateurs pour évaluer la mobilité communale](#)

ASBL Tous à Pied : [Marcher c'est la vie! | Tous à pied \(tousapied.be\)](#)

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

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 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 ;
- **Accessibilité PMR**, car ce qui est profitable pour les PMR l'est également pour l'ensemble des piétons.

### 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 ; Cela s'applique par exemple lors des aménagements podotactiles pour les personnes malvoyantes, la mise en place de ceux-ci étant plus chère en l'absence des abaissements de bordure nécessaires.

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** : un jeu des couleurs, textures et formats différents permet de distinguer **visuellement** les zones dédiées à chaque mode de déplacement. Le choix de la fondation doit tenir compte de la charge de trafic attendue. L'avantage des pavés / dalles est de pouvoir ragréer correctement le revêtement après une intervention ultérieure (Figure 4) ;
- **Pavés et dalles en pierre naturelle** : ce type de revêtement est envisageable s'il n'est pas bombé et non glissant. Il est moins confortable pour les chaisards qu'un revêtement en pavés de béton car les joints sont plus larges et induisent des saccades. Le coût est nettement plus onéreux que le béton (Figure 5 : Revêtement en pavés de pierres naturelle) ;
- **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. Il peut être teinté pour distinguer les différents espaces de circulation. Ce revêtement nécessite un entretien très réduit. Il est pratique pour des aménagements en pleine nature (parcs, forêts, etc.) sans impétrants en sous-sol, car les interventions ultérieures et le ragréage sont plus compliqués qu'un revêtement en pavés (Figure 6) ;

- **Revêtement bitumineux** : il est moins cher que le béton. Ces revêtements sont plus fréquemment utilisés pour réaliser des aménagements piétons continus sur des longueurs relativement importantes et généralement hors agglomération. L'asphalte peut également être teinté ;



Figure 4 : Revêtement modulaire en dalles de béton



Figure 5 : Revêtement en pavés de pierres naturelle



Figure 6 : Revêtement drainant en pavés de béton poreux

- La commune d'Oupeye a opté pour un revêtement uniforme des [trottoirs en pavé béton gris clair](#). Dès lors, tout chantier communal ou travaux réalisés dans le cadre de permis d'urbanisme est réalisé dans ce même matériau ; trottoir de 1,5 m de large avec un devers de 2 %, bordure droite de 10 cm, pavés béton gris clair avec joint alterné ;
- **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 ou la présence d'escaliers.  
2 différents types de revêtement podotactiles existent :
  - Revêtement de **guidage** (Figure 7), pour orienter la personne ;
  - Revêtement d'**éveil à la vigilance** (Figure 8), pour signaler l'approche d'un danger comme une traversée piétonne ou le début d'un escalier ;

### Accessibilité piétons & PMR

Pour que les aménagements soient accessibles pour tous les usagers, le revêtement doit être **sécurisé, confortable, attractif et adapté**. 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 problèmes d'équilibre ;
- **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 sont souvent négligées) ;



Figure 7 : Dalles de guidage vers une traversée piétonne

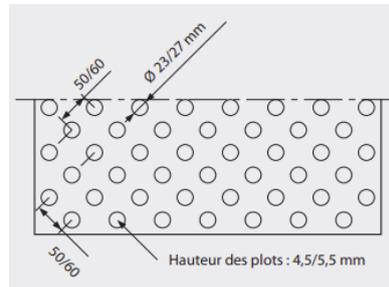


Figure 8 : Revêtement d'éveil à la vigilance

- **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 aux glissements ;
- **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 (ligne de désir).

- 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 ; Il se sent en sécurité !
- 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 ilots refuges et/ou des feux tricolores ;
- Sur les tronçons où la vitesse est  $> 70$  km/h, un passage piéton devient inutile au vu des distances de freinage. Il devient 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 » (Figure 10) 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 ;

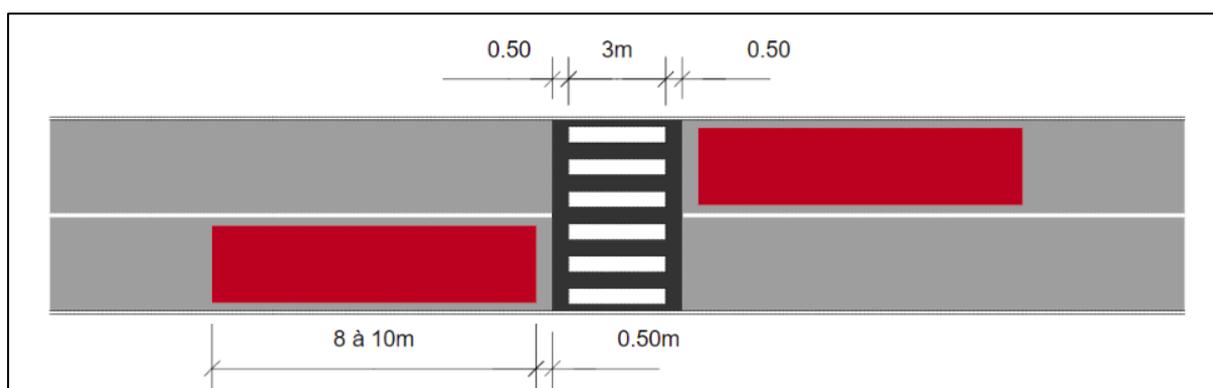


Figure 9 : Enduit Superficiel à Haute Performance (ESHP) : utilisé pour réduire la distance de freinage  
(Source : Sécurithèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

- Le stationnement sur la chaussée est interdit à moins de 5 m en amont du début des bandes blanches (Figure 10) ;

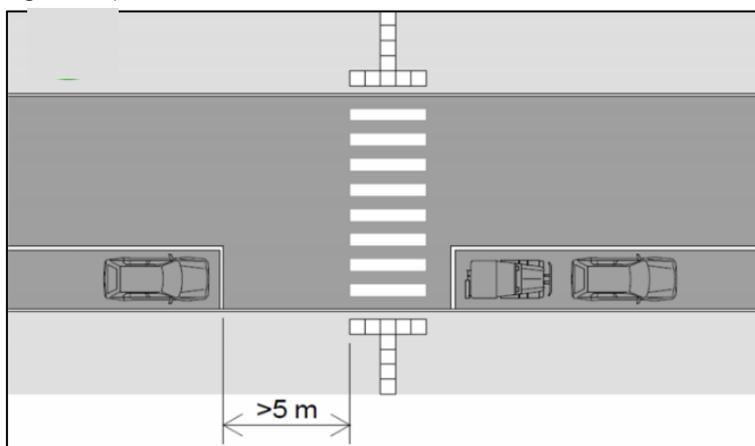


Figure 10 : Espace de minimum 5 m à respecter entre la traversée piétonne et le stationnement  
(Source : Sécurithèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

- Pour éviter le non-respect de cette imposition, la Commune d'Oupeye a opté systématiquement pour des avancées de trottoir à tout passage piéton à (ré-)aménager ; comme l'illustre la figure suivante.

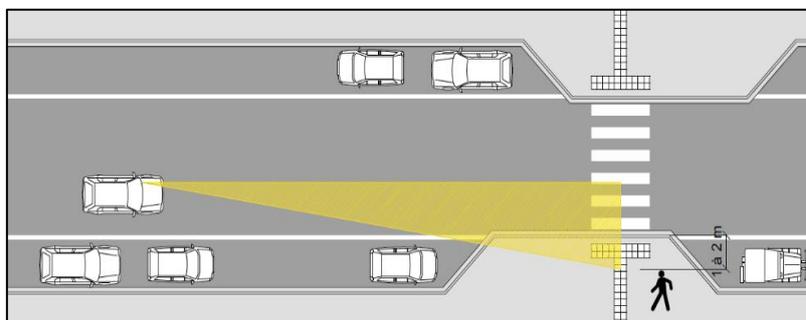


Figure 11 Triangle de visibilité  
(Source : Sécurithèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

- 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 aval du poteau TEC : cela permet de garantir une visibilité mutuelle entre le piéton et le conducteur (Figure 12).

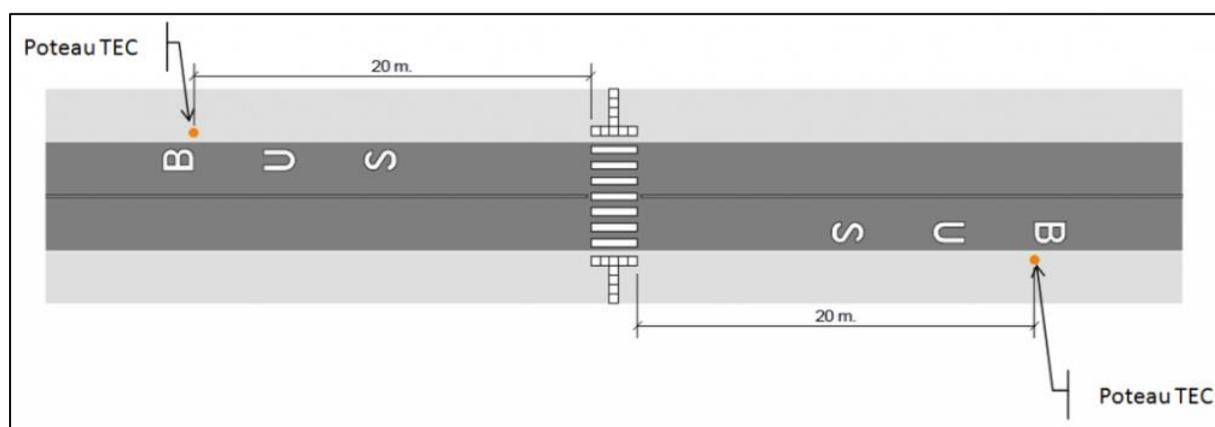


Figure 12 : Localisation de la traversée piétonne en correspondance de l'arrêt bus  
(Source : Sécurithèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

La Commune retrouvera toutes ces considérations techniques dans de nombreux ouvrages : les Fiches techniques de la Sécurithèque, le Guide du gestionnaire de voirie, le Guide pratique des TEC et les fiches techniques éditées par Atingo pour toutes les normes PMR.

Il y a lieu de vérifier toutes ces indications dans les demandes de permis d'urbanisme ou d'urbanisation ou dans tous travaux d'aménagement routiers assurés par des entrepreneurs. Sachant qu'il y a rétrocession des voiries au domaine public et qu'elles seront dès lors entretenues par les services communaux, il y a lieu de faire respecter les normes du Qualiroute pour la réalisation des ouvrages.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

Voir fiche action n°2

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

Les usagers de la route sont tous piétons dans les derniers mètres de leur déplacement. Plus les trottoirs seront agréables à emprunter, plus l'utilisateur sera motivé à l'emprunter. On soignera donc la qualité des trottoirs dans les pôles d'attractions générateurs de déplacements et plus particulièrement autour des écoles pour des raisons évidentes de sécurité mais aussi d'apprentissage à l'autonomie de déplacements dès le plus jeune âge.

### SOURCE À CONSULTER

---

GRU – partie réglementaire – articles 414 et suivants -

[https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymce/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/GRU-coordination-officiouse\\_final.pdf](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymce/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/GRU-coordination-officiouse_final.pdf)

Circulaire PIMACI de 2022

Références Sécurithèque :

Sécurithèque Fiche n°276	<a href="#">Circulation apaisée – La zone de rencontre</a>
Sécurithèque Fiche n°83	<a href="#">Les trottoirs</a>
Sécurithèque Fiche n°260	<a href="#">Les chemins réservés en milieu urbain et périurbain</a>
Sécurithèque Fiche n°84	<a href="#">Les trottoirs traversants</a>
Sécurithèque Fiche n°277	<a href="#">Circulation apaisée – La zone piétonne</a>
Sécurithèque Fiche n°256	<a href="#">Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles</a>
Sécurithèque Fiche n°267	<a href="#">Types de traversées piétonnes</a>
Sécurithèque Fiche n°266	<a href="#">Passages pour piétons : les principes de base</a>
Sécurithèque Fiche n°85	<a href="#">Les avancées de trottoir</a>
Sécurithèque Fiche n°81	<a href="#">Passage piéton en carrefour franc</a>
Sécurithèque Fiche n°80	<a href="#">Règles d'aménagement d'un passage pour piétons</a>
Sécurithèque Fiche n°269	<a href="#">Les critères de sécurité et d'opportunité des passages pour piétons</a>
Sécurithèque Fiche n°88	<a href="#">Les passages piétons en giratoire</a>
Sécurithèque Fiche n°101	<a href="#">Le stationnement réservé pour personnes handicapées</a>

Sécurothèque Fiche n°337	<a href="#">Dalles podotactiles</a>
--------------------------	-------------------------------------

Références CeMathèque et AWSR :

CeMathèque n°19	<a href="#">Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre</a>
CeMathèque n°22	<a href="#">Mobilité douce et déplacements quotidiens</a>
CeMathèque n°25	<a href="#">Le Plan Escargot Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement</a>
CeMathèque n°29	<a href="#">Mobilité et déplacements domicile-travail</a>
CeMathèque n°31	<a href="#">Jeunes et mobilité</a>
CeMathèque n°32	<a href="#">Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?</a>
CeMathèque n°39	<a href="#">La marche, au cœur de la mobilité</a>
CeMathèque n°40	<a href="#">Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?</a>
CeMathèque n°43	<a href="#">Mobilité des seniors</a>
CeMathèque n°47	<a href="#">Voies lentes et déplacements quotidiens</a>
AWSR 09-juin-22	<a href="#">Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)</a>
AWSR 08-déc-21	<a href="https://www.aws.be/archives/publications/">https://www.aws.be/archives/publications/</a>
AWSR 26-oct-21	<a href="https://www.aws.be/archives/publications/">https://www.aws.be/archives/publications/</a>
AWSR 22-sept-21	<a href="https://www.aws.be/archives/publications/">https://www.aws.be/archives/publications/</a>

ATINGO : <https://atingo.be/>

Tous à Pied : [Qui sommes-nous ? | Tous à pied \(tousapied.be\)](#)

Liens avec autres documents communaux : SOTO

## FICHE ACTION 02 : RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Oupeye est constitué de 3 noyaux urbains : Vivegnis, Oupeye et Haccourt et 4 villages ruraux : Houtain-Saint-Siméon, Hermée, Hermalle -sous- Argenteau et Heure-le-Romain.

Au vu des distances, il n'est pas stratégique de les relier par un réseau piéton structurant mais chaque noyau urbain doit assurer des liaisons piétonnes continues entre les pôles générateurs de déplacements tels qu'écoles, arrêts de bus, commerces et services, parkings, ...

La fiche action prévoit aussi de travailler sur le stationnement longitudinal pour éviter qu'il empiète sur les trottoirs obligeant le piéton à marcher sur la chaussée.

La zone de police de Basse Meuse a été sensibilisée à ce problème et est invitée à mener des actions répétées auprès des automobilistes.

Dès lors ce sont plusieurs fiches actions qu'il faut consulter pour mener à bien une politique de mobilité en faveur du piéton.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : Charte pour les aménagements piétons

Fiche 03 : Signalisation du réseau piéton

Fiche 05 : Signalisation réseau cyclable

Fiche 07 : Promotion des transports en commun

Fiche 08 : Gestion de la Politique de stationnement

Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative

Fiche 12 : Mobilité scolaire

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Action prioritaire étalée en fonction des budgets :

Plans triennaux >PIC



### ACTEURS

Commune de Oupeye

Atingo

Tous à Pied

SPW pour les voiries régionales

TEC pour les quais des arrêts bus

### FINANCEMENT

SPW-MI : subsides PIC et PIMACI

SPW : appels à projet

FEDER : fonds européens

Fondation Roi Baudoin

Charges d'urbanisme

Sécurité routière : abords d'école

TEC : quai

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ à €€ suivant intervention sur impétrant

Voir prix unitaires du tableau de bord

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>1</sup>

---

- Longueur des cheminements accessibles PMR
- Longueur des cheminements du réseau piéton correctement aménagés y compris zone de rencontre
- Nombre de traversées piétonnes accessibles / Total des traversées piétonnes
- Nombres des traversées piétonnes aux arrêts bus si > 3.000 véh. / jour
- Linéaires de voiries équipées au moins d'un côté
- Nombre de victimes piétons de la route
- Nombre d'arrêts bus équipés PMR

## IMPACTS

---

- +
  - Sécurisation et continuité des cheminements piétons
  - Accessibilité PMR
  - Sécurisation et continuité des cheminements piétons
  - Accessibilité aux arrêts TEC
- -

<sup>1</sup> La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal issus des statistiques du SPF. Même si certains indicateurs sont anciens – 2011 – 2014, ils sont toujours une bonne base à reproduire.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

A Oupeye, l'ensemble des trottoirs situés dans les noyaux d'habitat est relativement correct, bien que ne répondant pas aux normes PMR. Beaucoup sont jalonnés de plots interdisant le stationnement sur le trottoir et présentant autant d'obstacles à la marche surtout pour les PMR qui constituent 30 % des piétons

Pour favoriser la marche (principe STOP et Vision FAST 2030) au quotidien, il faut certainement se concentrer sur les abords d'école où l'apprentissage des déplacements de demain par nos enfants est fondamental. De bons trottoirs aux abords des écoles motivent les parents à stationner plus loin et à accompagner à pied l'enfant sur les derniers mètres - Voir fiche action n°12.

Il n'est pas toujours possible de respecter la largeur de 1m50 ; il faut alors qu'au moins un des deux trottoirs soit à cette norme avec un passage piéton reliant les 2 axes si la voirie connaît plus de 3.000 evp. /jour. Est toléré une largeur de 1m20 à hauteur d'un obstacle qui ne peut dépasser 50cm de long.

Les subsides du SPW (PIMACI) sont octroyés uniquement si la largeur est respectée !

Si la commune compte refaire des trottoirs, elle doit songer à refaire les traversées piétonnes en surbaissant les bordures et en installant le dispositif de guidance.

Là où les automobilistes ont pris l'habitude de stationner à cheval sur le trottoir, une bordure droite<sup>2</sup>, relativement haute en dissuadera une bonne partie. Marquer au sol les emplacements de stationnement sur la chaussée et faire respecter la vitesse, replacera la voiture à sa place et le piéton, la sienne, sur le trottoir.



Figure 14 : Plots non réglementaires



Figure 15 : Où est la limite de propriété ?



Figure 16 : Non-respect du marquage au sol

Des campagnes de verbalisation pour mauvais stationnement sont aussi recommandées. Il faut changer les habitudes des gens !

Voir fiche action n°08

<sup>2</sup> La commune d'Oupeye impose une bordure droite de 10 cm dans tous nouveaux projets d'aménagement de voirie.



## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

Suivant la carte de la localisation des pôles générateurs de déplacements (pôles attractifs) et la carte de l'état des trottoirs dans les 3 principaux noyaux d'habitat, il est possible de délimiter les interventions à réaliser dans les 10 prochaines années.

Il faut privilégier les interventions sur les trottoirs discontinus aux abords des arrêts de bus de la ligne structurante TEC N°7 ainsi que les arrêts comptabilisant au moins 60 montées par jour, soit une dizaine d'arrêts où le trottoir, sur au moins 300 m en amont et en aval de l'arrêt, doit répondre aux normes telles qu'édictées par le **GRU** – art 415 et suivantes et relayées dans les fiches Atingo.

Ceci est l'occasion de profiter pour aménager le quai de l'arrêt de bus suivant les recommandations du **guide pratique des TEC**<sup>3</sup>.

De même, Oupeye devrait privilégier les liaisons communales au réseau RAVeL régional et européen. Ce réseau est clairement identifié dans la fiche réseau cyclable structurant mais le RAVeL est dédié aussi aux piétons. Ne l'oublions pas !

La Commune sera particulièrement attentive dans le dossier de la construction de nouveaux ponts sur le canal, à la liaison des trottoirs avec les existants d'autant plus que le pont va être rehaussé (pente, devers, continuité des revêtements).

---

<sup>3</sup> [https://www.letec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC\\_GuideBonnesPratiques\\_Online.pdf](https://www.letec.be/Portals/0/PDF/Professionnels/TEC_GuideBonnesPratiques_Online.pdf)

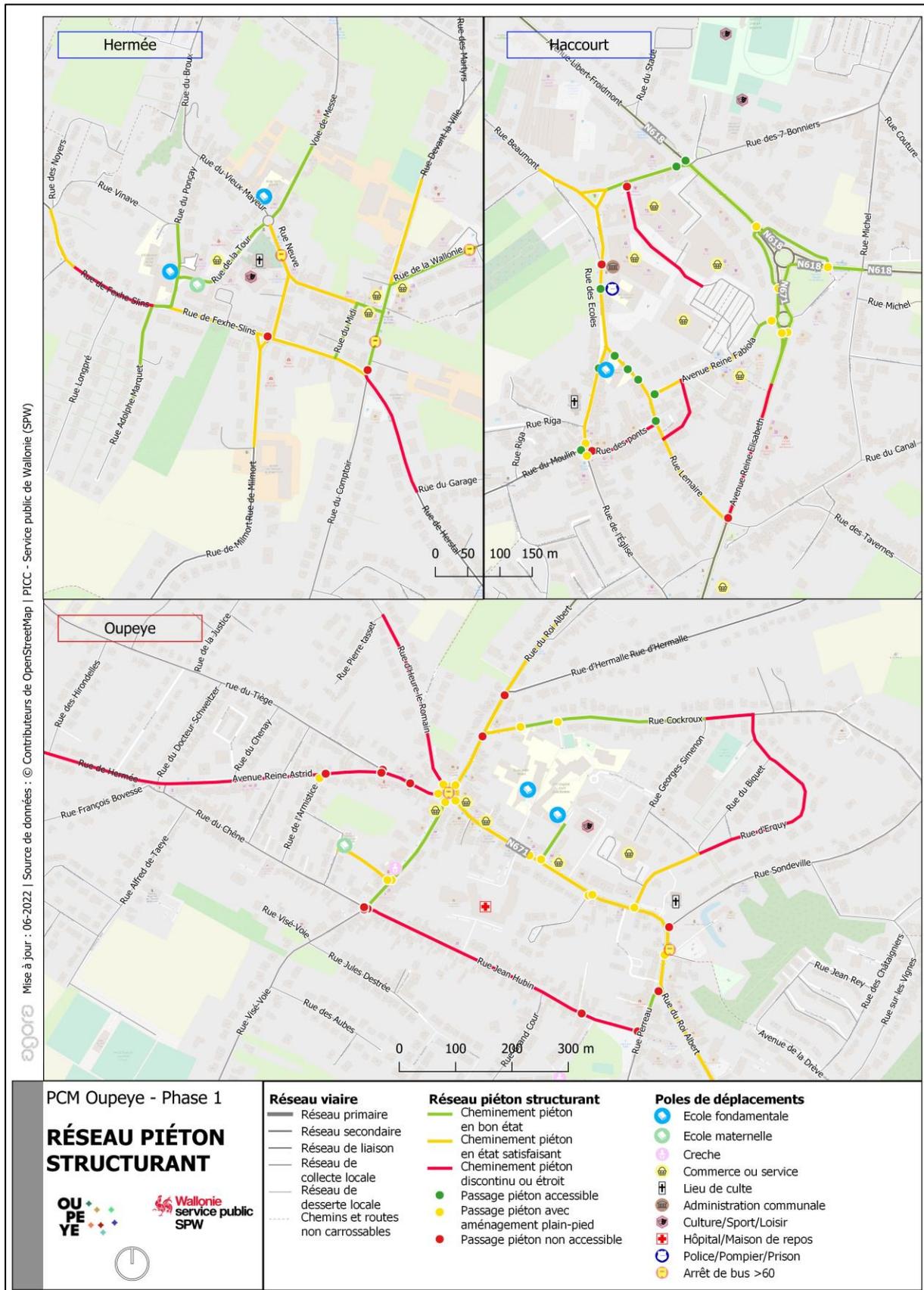


Figure 17 : Carte du réseau piéton structurant (Source : PICC ; SPW, 2021)

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

Le principe est de prévoir 2 trottoirs dans les noyaux d'habitat et au moins 1 trottoir ou accotement aménagé dans les noyaux villageois et quartier résidentiels. Là où l'étroitesse de la voirie ne permet pas de concevoir des trottoirs de 1m50, on envisagera l'aménagement d'une zone partagée limitée à 20 km/h avec ou sans sens unique suivant la taille de l'îlot.

Le PCM a donc établi les tronçons de voirie qui nécessitaient des aménagements piétons avec 1, 2 trottoirs (1T ou 2T) ou un aménagement de façade à façade sous forme d'espace partagé en zone de rencontre (ZR).

Rue J. Hubin sera une **zone résidentielle** limitée à 20 km/h en sens unique limité avec stationnement délimité ;

Rue Visé-Voie sera en **zone de rencontre** limitée à 20 km/h à double sens avec stationnement délimité et limité à 30 minutes pour la majorité des places au vu du caractère commercial du tronçon.

On n'oubliera pas d'y intégrer le cheminement cyclable entendu que ce tronçon est appelé à être intégré dans une cyclostrade<sup>4</sup>.

Des esquisses ont été établies par le bureau Agora pour la mise en zone de rencontre de la rue Visé-Voie et la mise en zone partagée de type résidentiel pour toute la rue J. Hubin. → Voir fiche aménagements de zones apaisées.

---

<sup>4</sup> Cyclostrade : épine dorsale d'un réseau cyclable structurant reliant des zones à hauts potentiels de déplacements offrant une alternative à la voiture

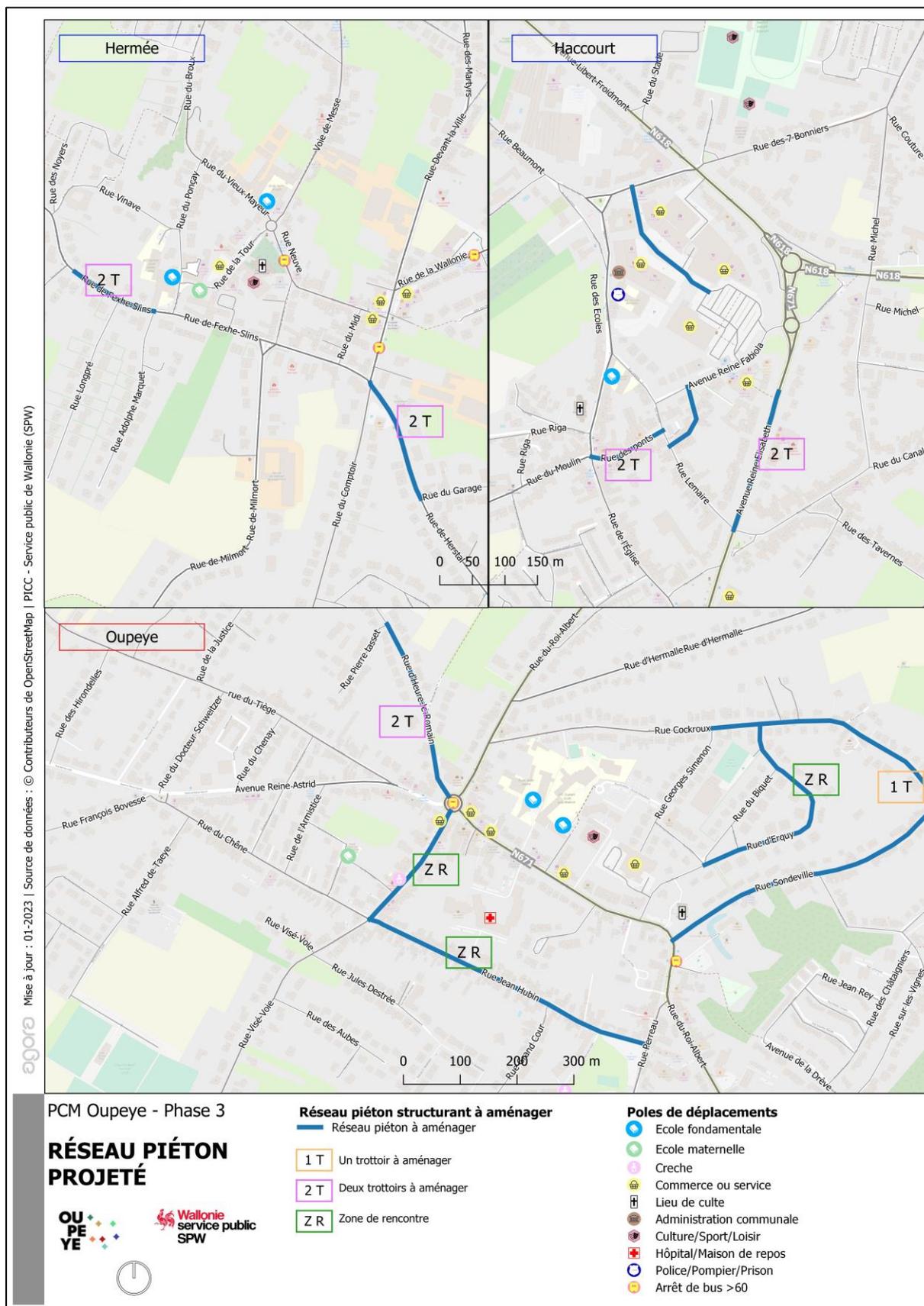


Figure 18 : Carte du réseau piéton projeté (Source : PICC ; SPW, 2021)



## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

Tout déplacement commence et se termine à pied. Il y a lieu de rendre l'espace public attrayant pour redonner envie de marcher : uniformisation des revêtements, règlement communal sur l'aménagement d'un trottoir devant chaque maison, un règlement de police sur l'obligation de l'entretenir : déneigement, propreté, maintien en bon état.

A Oupeye, on distingue très mal la limite entre espace public et espace privé. Certains riverains stationnent leur véhicule sur l'accotement... où est la limite de propriété (Figure 15 et Figure 16) ?

Une obligation d'aménager un trottoir de 1m50 dans un revêtement approprié imposé permet de bien distinguer la limite du domaine public et ainsi assurer des cheminements piétons en toute sécurité.

Une information menée de concert avec la zone de police rappellera aux habitants leurs droits, mais aussi leurs obligations.

Il en va de même avec l'encombrement des trottoirs avec les poubelles non rentrées, les bacs à fleurs non autorisés, les dispositifs publicitaires des commerçants, tous systèmes qui entravent le bon cheminement des piétons et donc l'envie de circuler à pied.

## SOURCE À CONSULTER

GRU – partie réglementaire – articles 414 et suivants -

[https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymce/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/GRU-coordination-officieuse\\_final.pdf](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymce/apps/amenagement/views/documents/juridique/codt/GRU-coordination-officieuse_final.pdf)

Circulaire PIMACI de 2022

Références Sécurithèque :

Sécurithèque Fiche n°276	<a href="#">Circulation apaisée – La zone de rencontre</a>
Sécurithèque Fiche n°83	<a href="#">Les trottoirs</a>
Sécurithèque Fiche n°260	<a href="#">Les chemins réservés en milieu urbain et périurbain</a>
Sécurithèque Fiche n°84	<a href="#">Les trottoirs traversants</a>
Sécurithèque Fiche n°277	<a href="#">Circulation apaisée – La zone piétonne</a>
Sécurithèque Fiche n°256	<a href="#">Marquage spécifique dans les zones 30 abords d'écoles</a>
Sécurithèque Fiche n°267	<a href="#">Types de traversées piétonnes</a>
Sécurithèque Fiche n°266	<a href="#">Passages pour piétons : les principes de base</a>
Sécurithèque Fiche n°85	<a href="#">Les avancées de trottoir</a>
Sécurithèque Fiche n°81	<a href="#">Passage piéton en carrefour franc</a>
Sécurithèque Fiche n°80	<a href="#">Règles d'aménagement d'un passage pour piétons</a>
Sécurithèque Fiche n°269	<a href="#">Les critères de sécurité et d'opportunité des passages pour piétons</a>
Sécurithèque Fiche n°88	<a href="#">Les passages piétons en giratoire</a>
Sécurithèque Fiche n°101	<a href="#">Le stationnement réservé pour personnes handicapées</a>
Sécurithèque Fiche n°337	<a href="#">Dalles podotactiles</a>

Références CeMathèque et AWSR :

CeMathèque n°19	<a href="#">Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre</a>
CeMathèque n°22	<a href="#">Mobilité douce et déplacements quotidiens</a>
CeMathèque n°25	<a href="#">Le Plan Escargot Un soutien financier aux communes pour favoriser les modes alternatifs de déplacement</a>
CeMathèque n°29	<a href="#">Mobilité et déplacements domicile-travail</a>
CeMathèque n°31	<a href="#">Jeunes et mobilité</a>
CeMathèque n°32	<a href="#">Déplacements en milieu rural. Quelles alternatives ?</a>
CeMathèque n°39	<a href="#">La marche, au cœur de la mobilité</a>

CeMathèque n°40	<a href="#">Grandes villes wallonnes : quelle mobilité aujourd'hui et demain ?</a>
CeMathèque n°43	<a href="#">Mobilité des seniors</a>
CeMathèque n°47	<a href="#">Voies lentes et déplacements quotidiens</a>
AWSR 09-juin-22	<a href="#">Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)</a>
AWSR 08-déc-21	<a href="https://www.awsr.be/archives/publications/">https://www.awsr.be/archives/publications/</a>
AWSR 26-oct-21	<a href="https://www.awsr.be/archives/publications/">https://www.awsr.be/archives/publications/</a>
AWSR 22-sept-21	<a href="https://www.awsr.be/archives/publications/">https://www.awsr.be/archives/publications/</a>

Lien vers site de l'asbl ATINGO-Fiche-technique : <https://atingo.be/>

Liens vers site de l'asbl Tous à Pied : [Marcher c'est la vie! | Tous à pied \(tousapied.be\)](#)

Liens avec autres documents communaux : SOTO

## FICHE ACTION 03 : SIGNALISATION RÉSEAU PIÉTON

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Il est intéressant d'assurer une signalisation adaptée aux piétons et indiquer les temps de parcours et les distances.

Signaler un parking proche de commerces, signaler un RAVeL, signaler un parking de co-voiturage proche d'un arrêt de bus, ... cette signalisation est un bon support de sensibilisation à la marche.

A ce titre, on soignera aussi la signalisation des zones piétonnes, zones de rencontre, abords d'école.

On profitera de la cohabitation de plusieurs panneaux sur le même poteau sans polluer les messages à faire passer.

Il est rappelé qu'une signalisation conforme au code de la route permet de verbaliser ou au moins poser un acte d'avertissement pour faire respecter les aménagements.

### ACTIONS TRANSVERSALES

- Fiche 01 : Charte pour les aménagements piétons
- Fiche 02 : Réseau piéton structurant
- Fiche 05 : Signalisation réseau cyclable
- Fiche 08 : Gestion de la Politique de stationnement
- Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative
- Fiche 15 : Service de mobilité

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Action jugée permanente en fonction des besoins



### ACTEURS

Commune d'Oupeye  
Zone de police  
Tous à Pied  
Atingo

### FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PIMACI

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

+/- 190 €/poteau + panneau

### INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>5</sup>

- Nombre de panneaux placés/an
- Nombre de panneaux en stock

### IMPACTS

- +
  - Meilleure lisibilité de l'espace public
  - Renfort de la place du piéton
- -

<sup>5</sup>La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal issus des statistiques du SPF. Même si certains indicateurs sont anciens – 2011 – 2014, ils sont toujours une bonne base à reproduire.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

Les cheminements piétons structurants doivent être clairement signalés pour sécuriser les usagers sur la bonne destination de l'itinéraire.

On sera attentif à signaler les poches de parking périphériques proches des pôles d'attraction d'autant plus s'ils ont une fonction multimodale ou mutualisée.

On le fera aussi pour les parkings de co-voiturage et les abords des pôles multimodaux.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

L'idéal est de faire une vague de placement de panneaux pour avoir une vue d'ensemble des cheminements piétons à signaler. On assurera la qualité des cheminements avec des trottoirs répondant aux normes.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

On commencera par signaler les poches de parking situées en périphérie et nécessitant une indication pour s'y rendre en voiture, mais aussi à pied pour le retour.

- La vaste esplanade située à l'angle de la rue J. Hubin et de la rue Perreau mérite une meilleure signalisation à partir de la rue Roi Albert ;  
Même si ce parking est relativement éloigné, on peut inviter les commerçants et enseignants à stationner là, à durée illimitée, par exemple ;
- A l'entrée de la maison communale, signaler le parking visiteurs situé à 100 m ; de même à partir de l'école, même s'il semble connu. C'est toujours un bon support pour interpeler un éventuel parent mal garé !

Panneau Type F34



avec comme indication adaptée :



- Mieux signaler le parking du château pour les piétons d'autant plus s'il devient un parking de co-voiturage et un pôle multimodal ;

- Si le parking du Carrefour Market d'Oupeye était mutualisé, permettant le soir, de l'occuper ou le matin pour les parents des 2 écoles proches, il est nécessaire de le signaler tel quel ;

 Parking écoles de 8- 9 h et 15 – 16h  5 min.	 5 min <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">Vers Ecoles</div> 
--	--

- Comme rue Cockroux, à l'entrée de la rue ;

 Parking Simenon – Dépose Ecoles – 600pl.  5 min.	 5 min <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">Grand'Rue</div> 
--	--





## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Motiver les gens à marcher au quotidien, c'est soigner les derniers 100 mètres à effectuer entre la voiture et le lieu de déplacement.

Dès lors, soigner les cheminements piétons et les agrémenter d'une signalétique avenante ne fera qu'augmenter le plaisir de marcher.

Certaines villes l'ont bien compris en ayant opté pour des supports personnalisés et intégrés dans le mobilier urbain comme l'éclairage, suivant une charte communale.

Oupeye ne bénéficie pas de parc public ou zone de rencontre commerciale. La Commune a plutôt développé des centres commerciaux en intérieur d'îlot avec parkings privés attenants.

### SOURCE À CONSULTER

Références Sécurithèque :

Sécurithèque Fiche n°499	<a href="#">F49 – Signaux indication – Passage pour piétons</a>
Sécurithèque Fiche n°138	<a href="#">Panneaux de signalisation directionnelle cyclable</a>
Sécurithèque Fiche n°86	<a href="#">Les catégories de signaux, leurs formes et leurs dimensions</a>
Sécurithèque Fiche n°465	<a href="https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b22">https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b22</a>
Sécurithèque Fiche n°466	<a href="https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b23-signaux-de-priorite">https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b23-signaux-de-priorite</a>
Sécurithèque Fiche n°192	<a href="https://securitheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontal/b-largeur-de-voies-profil-en-travers/b-carrefours/b-feux/signalisation-lumineuse-de-circulation-gestion-cyclistes">https://securitheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontal/b-largeur-de-voies-profil-en-travers/b-carrefours/b-feux/signalisation-lumineuse-de-circulation-gestion-cyclistes</a>
Sécurithèque Fiche n°547	<a href="#">Signaux relatifs à la priorité B22 et B23 dans un carrefour à feux</a>
Sécurithèque Fiche n°451	<a href="#">D10 – Signaux d'obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes</a>
Sécurithèque Fiche n°449	<a href="https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/d7-signaux-dobligation">https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/d7-signaux-dobligation</a>
Sécurithèque Fiche n°450	<a href="#">D9 – Signaux d'obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A</a>

Lien vers site de l'asbl Atingo : [Documentation – Atingo](#)

Liens vers site de l'asbl Tous à Pied : [Marcher c'est la vie ! | Tous à pied \(tousapied.be\)](#)

## FICHE ACTION 04 : RÉSEAU CYCLABLE

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Oupeye est une commune cyclable par excellence. Doté d'un réseau RAVeL européen et régional déjà conséquent, le territoire communal développe particulièrement son réseau cyclable ces derniers temps.

Oupeye aménage son territoire pour réaliser le corridor cyclable défini dans le PUM de Liège Métropole mais aussi toutes les liaisons permettant de relier les pôles d'attraction aux axes cyclables prioritaires.

Ainsi les habitants mal desservis par le réseau de bus pourront rejoindre la ligne TEC structurante n°7 à vélo ou les 2 gares (Visé et Milmort) aménagées en Mobipôles.

La Commune dessine ainsi un réseau hiérarchisé adapté d'une part pour des longues distances parcourues par des usagers plus nombreux et plus aguerris (déplacements domicile-travail vers Liège et les ZAE périphériques : Chertal, Hauts Sarts, Hermalle, ...) sur des corridors et d'autre part des cheminements cyclables plus locaux, moins fréquentés permettant à tout un chacun de circuler à vélo sur tout le territoire.

Le décret de 2004 a intégré cette notion de hiérarchie de réseaux. Un niveau supralocal en concertation Région-Communes doit encore être investigué à Oupeye.

Un travail de sensibilisation, de motivation et de promotion à l'usage du vélo au quotidien devra être assuré pour voir le réseau ainsi aménagé être fréquenté : signalisation, entretien et dispositifs de stationnement sécurisés devront aussi être mis en place.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 05 : Signalisation réseau cyclable  
 Fiche 06 : Stationnement cyclable  
 Fiche 07 : Promotion des transports en commun  
 Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative  
 Fiche 12 : Mobilité scolaire

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Action en cours jugée terminée dans 5 ans



### ACTEURS

Commune d'Oupeye  
 SPW – politique cyclable Région wallonne  
 Le Gracq  
 ProVélo

### FINANCEMENT

SPW : appels à projets  
 Europe : Interreg et FEDER  
 SPW pour les RAVeL et cyclostrades

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir Fiches PIC ;  
 Voir PIWACY 2021-2023 ;  
 Voir PIMACI 2022-2024

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>6</sup>

- 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
- Nombre de places de stationnement vélo équipées et occupées ; e.a. aux parkings de co-voiturage
- Nombre de box vélos installés (arceau, box sécurisé, ...)

## IMPACTS

- + Sécurisation des modes actifs ;
- + Promotion du vélo au quotidien ;
- + Connexion des pôles majeurs ;
- Passage sur voirie avec vitesses élevées/haute densité de trafic ;
- Equipements mal utilisés, vols, vandalisme ;

Pour mesurer le nombre de cyclistes sur un axe, il est possible de le faire manuellement (grâce un agent communal) ou via une caméra intelligente comme le propose l'outil Telraam (19). La petite camera Telraam s'installe à l'intérieur d'un bâtiment (de préférence au 1<sup>er</sup> ou 2<sup>e</sup> étage) et compte le nombre de piétons, de cyclistes, de voitures et de poids lourds. Elle est très fiable (sauf la nuit), coûte une centaine d'euro, et permet d'objectiver le nombre de passage très facilement.



Figure 20 : Caméra Telraam – Source : site Telraam

Ces indicateurs de résultats peuvent être intégrés dans un Excel, comme vu dans la fiche charte des bons aménagements. Cependant, nous recommandons si possible d'intégrer directement les aménagements cyclables dans un SIG (lui-même exportable dans un tableur Excel si nécessaire). En effet au fur et à mesure des années, et des changements dans la commune il n'est pas rare de ne plus savoir correctement recenser les aménagements présents.

<sup>6</sup> La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF

**EXEMPLE DE TABLEUR INTÉGRÉ DANS UN SIG**

Tout intégrer dans un SIG permet d’avoir toutes les informations concernant une rue au même endroit, et faciliter les recherches et sélection par localisation (Figure 21). Ainsi, lorsqu’on devra refaire une route on pourra regarder dans le SIG si elle n’est pas en réseau piéton ou vélo structurant, et si c’est le cas intégrer ces modes de transport dans le futur aménagement.

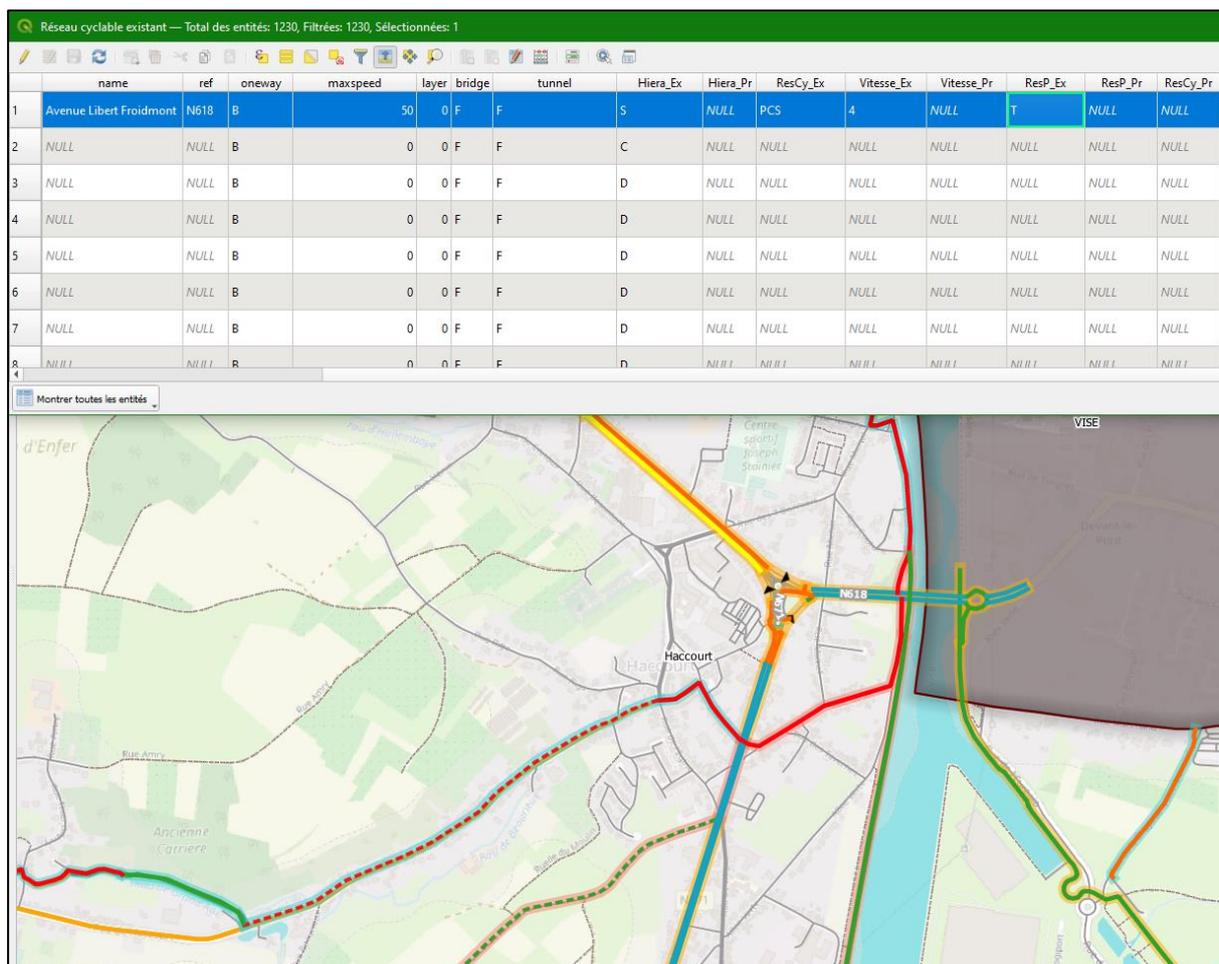


Figure 21 : Usage des shapefiles de la cartographie Qgis pour chiffrer des indicateurs - Exemple d'une rue à 50 km/h (maxspeed), faisant partie du réseau cyclable et piéton structurant



## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

Un réseau cyclable structurant doit être complet pour être efficace. La moindre coupure risque de casser des efforts considérables développés en amont et en aval de cette fracture de réseau.

Aussi il est recommandé d'intégrer le cycliste dans la circulation. Ce n'est pas évident si le gabarit de la voirie, la largeur de la chaussée, la densité du trafic routier ou encore la vitesse ne sont pas appropriés à cette cohabitation.

Dès lors, développer un réseau autonome coûte cher à la création et à l'entretien d'autant plus s'il se veut opérationnel pour des déplacements au quotidien : des enfants qui vont à l'école, des travailleurs au bureau, ... en toutes saisons (éclairage !).

De ce fait, des SUL, chemins réservés ou encore des aménagements en mode zone de rencontre sont tout aussi propices aux déplacements à vélo.

Remettre des venelles, sentiers en état pour les piétons peuvent profiter aux cyclistes attentifs à la cohabitation avec des piétons dans des endroits parfois fort étroits, mais qui ont tout leur charme.

La Sécurothèque a déjà beaucoup développé de fiches techniques sur les aménagements cyclables. Il est donc conseillé de consulter ce site avant tout projet d'aménagement.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

La carte du réseau cyclable structurant dressée dans ce PCM reprend une nouvelle hiérarchie de réseaux à la suite des dernières modifications du décret mobilité de 2004 instaurant un échelon supracommunal et des cyclostrades.

Ces 2 dernières catégories jouent un rôle de liaisons entre pôles d'attraction qui dépassent les limites communales. Les tracés et aménagements doivent être conçus en concertation avec les communes limitrophes et le SPW, et ce conformément au PUM approuvé par toutes les parties concernées.

Les aménagements projetés sur le territoire d'Oupeye ont été analysés.

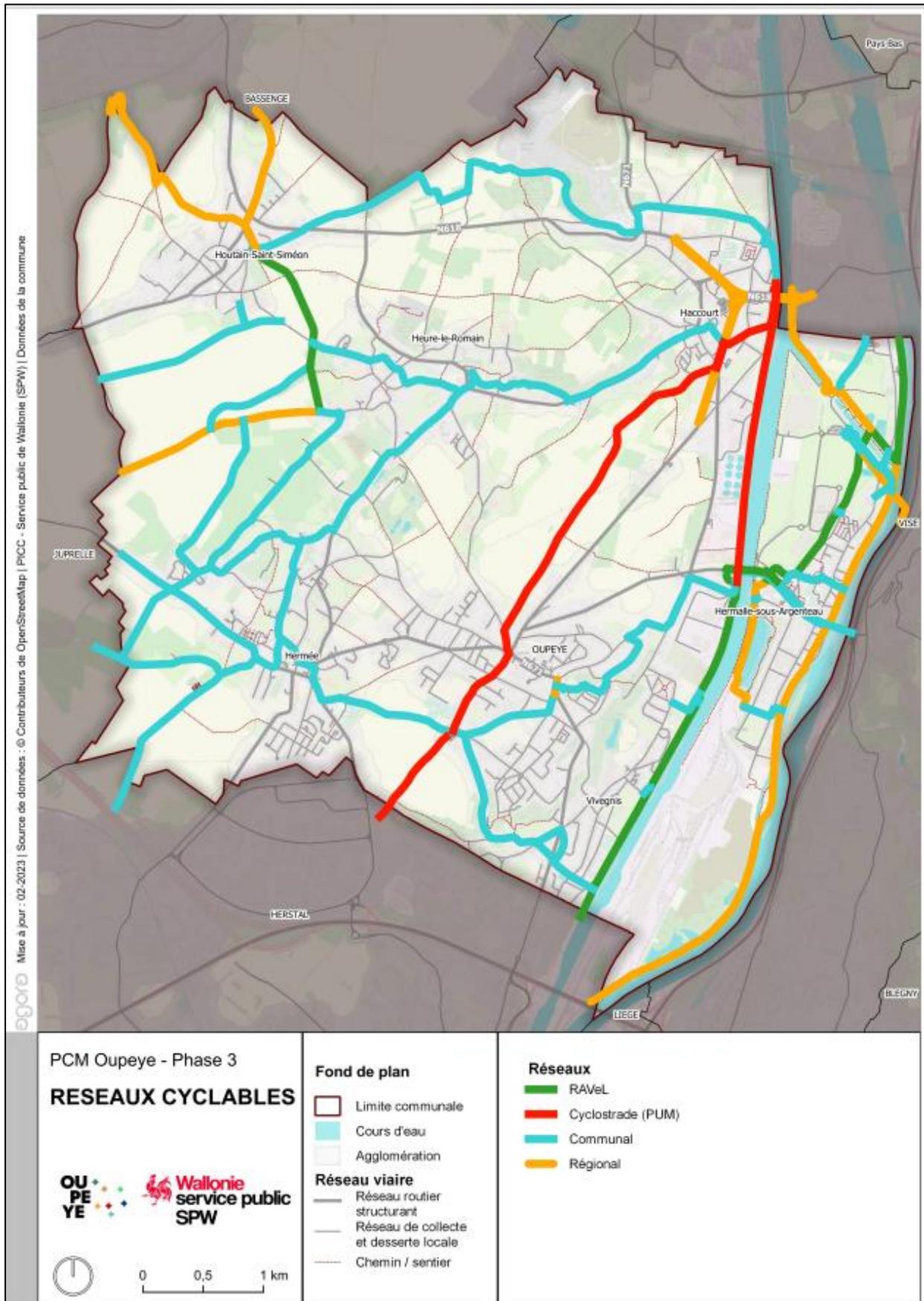


Figure 22 : Carte du réseau cyclable projeté (Source : Agora)



La carte des aménagements à réaliser pour assurer le réseau projeté a été établie en concertation avec la Commune bien évidemment, mais aussi avec la Région dans le cadre de la mise en œuvre du PUM de Liège Métropole offrant des subsides spécifiques pour des aménagements spécifiques e.a. ; des corridors cyclables ou cyclostrades, ...

L'attention est attirée sur la réfection des ponts au-dessus du canal. S'agissant de rehausser les ponts pour y faire passer des bateaux plus grands, la Commune veillera à ce que les pentes soient praticables et les liaisons cyclables bien meilleures que les accès actuels.

Dès lors ont été prévus des pistes cyclable en site propre.

Pour les voiries régionales, en fonction des vitesses pratiquées, les aménagements existants sont maintenus.

Pour les voiries communales, l'ensemble du réseau structurant a été pris en considération. La carte reprend les bons aménagements en fonction du gabarit des voiries, le type de trafic et les vitesses projetées pratiquées.

Oupeye, étant commune pilote cyclable, bénéficie de subsides pour aménager son réseau cyclable. L'ensemble de son réseau communal est couvert par le dispositif PIWACY 2021-2023 et le programme PIMACI 2022-2024.

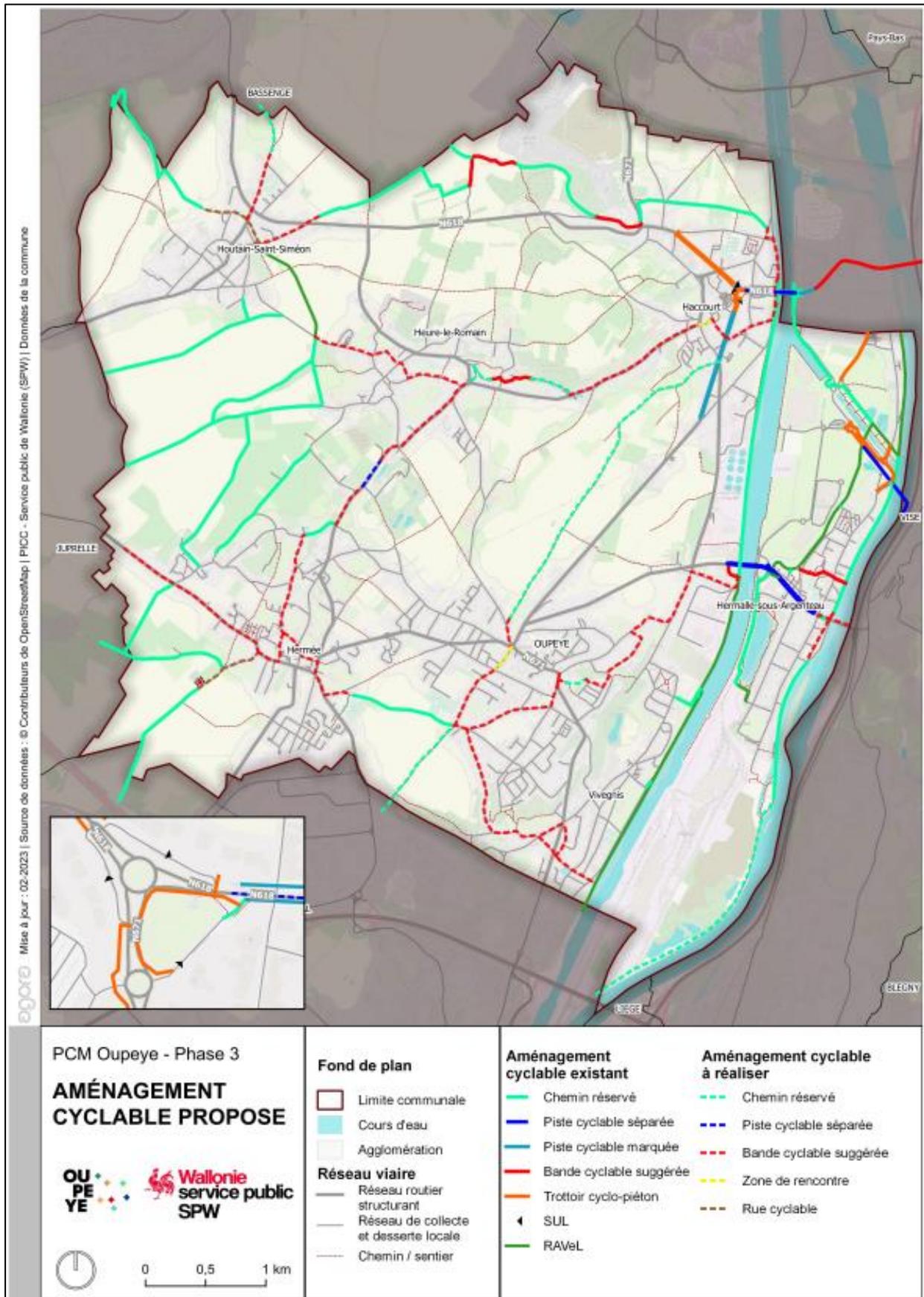


Figure 23 : Carte des aménagements cyclables existants et à réaliser - source : Agora

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

Oupeye bénéficie de l'accompagnement PIWACY dans ses démarches actuelles mais aussi de conseils dans ses démarches PUM et PCM actuel.

Au vu des circulaires PIWACY et PIMACI, les communes ont dû produire des fiches actions couvrant un tel montant que tout le réseau cyclable projeté a été budgétisé.

Le PCM ne doit donc pas estimer les montants, entendu que la phase réalisation est largement maîtrisée.

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

Outre des aménagements, il faudra développer des actions de sensibilisation et de promotion du vélo auprès du grand public, des écoles et du monde socio-économique.

Il a été démontré dans l'audit cyclable, dans le cadre du PiWaCy 2021-2023, qu'une commune seule n'avait pas les outils, le personnel et le temps pour mener à bien des campagnes d'information efficaces et porteuses de changements structurels.

Toutefois la commune maîtrise la signalisation. La fiche action 05 doit l'aider à prévoir les panneaux adéquats pour promouvoir son réseau d'autant plus le réseau de type loisir ; les cyclistes au quotidien n'ayant plus besoin de panneaux pour se rendre journalièrement au travail ou les enfants à l'école.

Un réseau structurant doit être maintenu en bon état. L'achat d'un véhicule sachant parcourir les pistes cyclables en site propre, les RAVeL ou corridors cyclables avec un système de brosse (feuilles, neige, accotements, filets d'eau, ...), mais aussi du matériel d'entretien des peintures doivent être budgétisés.

## SOURCE À CONSULTER

Références Sécurithèque : [Dossier thématique - Cyclistes - Sécurithèque \(wallonie.be\)](#)  
[les sites partages bus-velo.pdf \(wallonie.be\)](#)  
[Le corridor cyclable - Sécurithèque \(wallonie.be\)](#)  
[RAVeL, Voies vertes & Véloroutes en Wallonie \(Accueil\)](#)

Fiches Sécurithèque avec lien pour celles existantes en date du 14/07/2022

Sécurithèque Fiche n°299	<a href="#">Accessibilité des traversées cyclo-piétonnes</a>
Sécurithèque Fiche n°90	<a href="#">Dimensions des aménagements cyclables</a>
Sécurithèque Fiche n°293	<a href="#">Les sens uniques limités ou contresens cyclables</a>
Sécurithèque Fiche n°39	<a href="#">Quel aménagement cyclable choisir</a>
Sécurithèque Fiche n°145	<a href="#">Giratoires – Gestion des cyclistes</a>
Sécurithèque Fiche n°285	<a href="#">Points d'attention dans les aménagements cyclables</a>
Sécurithèque Fiche n°69	<a href="#">Les aménagements cyclables séparés</a>
Sécurithèque Fiche n°90	<a href="#">Dimensions des aménagements cyclables</a>
Sécurithèque Fiche n°72	<a href="#">Continuité des aménagements cyclables en carrefour</a>
Sécurithèque Fiche n°73	<a href="#">Continuité des aménagements cyclables HORS carrefours</a>
Sécurithèque Fiche n°296	<a href="#">Carrefours entre le RAVeL et le réseau routier motorisé</a>
RAVeL. Wallonie	<a href="#">Couleur dans les aménagements cyclables</a>
Sécurithèque Fiche n°287	<a href="#">Couleur dans les aménagements cyclables - Sécurithèque</a>
Sécurithèque Fiche n°295	<a href="#">Dimensionnement d'un tronçon de corridor cyclable – Tableaux d'aide à la décision</a>
Sécurithèque Fiche n°440	<a href="#">La chaussée à voie centrale banalisée</a>
Sécurithèque Fiche n°71	<a href="#">Le corridor cyclable</a>
Sécurithèque Fiche n°439	<a href="#">Points d'attention dans les aménagements cyclables - Pentes longitudinales</a>
Sécurithèque Fiche n°239	<a href="#">Points d'attention dans les aménagements cyclables - Revêtements</a>
Sécurithèque Fiche n°70	<a href="#">Matrice de la sécurité routière pour les corridors cyclables</a>
Sécurithèque Fiche n°82	<a href="#">Matrice de la sécurité routière pour les aménagements cyclables</a>
Sécurithèque Fiche n°291	<a href="#">Rue cyclable</a>
Sécurithèque Fiche n°290	<a href="#">Piste cyclable marquée</a>
Sécurithèque Fiche n°285	<a href="#">La bande cyclable suggérée</a>
Sécurithèque Fiche n°292	<a href="#">Le stationnement des vélos en et hors voirie</a>

Références CeMathèque :

CeMathèque n°37	Elaborer <a href="#">un Plan Commune cyclable : comment ?</a>
CeMathèque n°4	<a href="#">La mobilité et l'aménagement du territoire</a>
CeMathèque n°6	<a href="#">Tous en piste pour le vélo !</a>
CeMathèque n°46	<a href="#">Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques</a>

Conseils sur les sites GRACQ et ProVélo : <https://www.gracq.org/> <https://www.provelo.org/>

AWSR :

AWSR - 01-juil-22	Essentiel des accidents : Les accidents impliquant les cyclistes en Wallonie 2016-2020 (06/2022)	<a href="https://www.awsr.be/archives/publications/">https://www.awsr.be/archives/publications/</a>
-------------------	--	---

ANNEXE

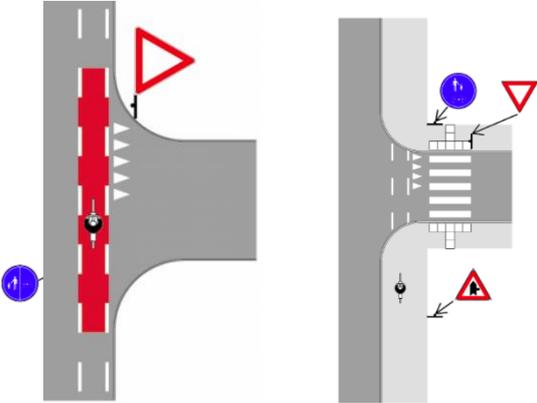
Extrait du rapport d'audit dans le cadre de la candidature PiWaCy – Oupeye commune pilote 2021-2023 - **situation en 2021**

La commune en chiffres	Kilomètres aménagés / Nombre / nom	Quels sont les tronçons concernés / emplacements / adresse ?
<b>Équipements linéaires</b>		
Combien de km de pistes cyclables en site propre sont aménagés ?	5570m / Ravel 1500m / Ravel)  400m / Ravel  2050m / Ravel  1500m / Ravel  3300m / Ravel  1000m Ravel  800 m / Via Romana :  50m  <hr/> <b>Total : 16295m</b>	Ravel Canal Albert Canal Albert, rive droite : (en cul-de-sac vers Chertal  Meuse : tronçon Morette-Christophe Meuse : tronçon Bontemps – Marchand Triligiport : jonction Canal-Meuse Triligiport : jonction Euregio – gravière Brock y compris les accès Ans-Liers-Maastricht : jonction rue d'Houtain – rue de Trez Liaison Rue du Moulin – rond-point Gamet  / Liaison Chapelle notre Dame – rue Marchand 125m / N671, rue d'Eben
Combien de km en pistes suggérées (BCS - marquage ou bande incorporée à la voirie) ?	0	
Combien de km de pistes cyclables marquées – PCM (propre espace parallèle)	320m / N618 de chaque côté 950m / N671 de chaque côté  <hr/> <b>Total : 1270m de chaque côté</b>	Rampe du Pont de Haccourt Av. Reine Elisabeth, place communale, av. des Courtils
Combien de km de trottoirs partagés cyclo-piéton ?	100m / N671 de chaque côté 200m / Square roi Baudouin 620m / N618 de chaque côté 460m / de chaque côté	Av. Reine Elisabeth  Square Roi Baudouin  Avenue Libert Froidmont  Rue d'Argenteau

La commune en chiffres	Kilomètres aménagés / Nombre / nom	Quels sont les tronçons concernés / emplacements / adresse ?
<p>Quels sont les chemins réservés ?</p> 	<p>Ne sont comptés que les chemins revêtus praticable à vélo en toutes saisons</p> <p>220m 750m 920m 1620m 1250m 1700m</p> <p>585m</p> <p>1760m</p> <p>1030m</p> <p>1350m 630m 660m 310m</p> <p>960m 880m 720m</p> <p>860m</p> <p>1120m</p> <p>250m</p> <hr/> <p><b>Total : 17575m</b></p>	<p>Rue des Houblonnières ouest Rue des Houblonnières est Thier des Bruyères Le Haut de Froidmont Rue de Roclenge Basse-Voie + liaison Rue de Houtain – Croix Rouge Liaison Rue de Houtain – Fragnay</p> <p>Chemin Fragnay – Chemin de la Croix-Rouge Prolongation du sentier de la Hachette Chemin des Pins Chemin de l'Aunis Rue Rensotte Rue Cochène entre la rue du Broux et la rue Elvaux Rue Haie Martin Chemin de Tilice Liaison chemin de Tilice – rue de Fexhe-Slins</p> <p>Liaison rue du Garage – Arbre Saint Roch Liaison Rue Riga – rue de Tongres Rue de Henin</p>
<p>Combien de voiries sont en mode SUL</p> 	<p>100m 175m 200m</p> <p>75m 115m 75m</p> <p>110m</p> <p>105m 160m 125m 475m 140m 90m 190m 130m 110m</p> <hr/> <p><b>Total : 2175m</b></p>	<p>Rue Imbette Rue du Ruisseau Rue de l'Ecluse (tronçon en sens unique à partir du Square Haway) Rue Bayard Rue des Vanniers Rue du Passage d'Eau (entre les rues des 4 chemins et Wérihet) Rue de Cheratte (entre les rues Wauters et Jaurès) Rue Emile Vinck Rue de l'Armistice Rue du Prince Charles Rue Cockroux Rue Neuve Rue Gonnissen Rue du Ponçay Rue du Vieux Mayeur Voie du Puits entre les rues du Vicinal et Métrin Vinàve</p>
<p>Avez-vous des rues cyclables ?</p> 	<p>200 m</p>	<p>Rue de la Station – côté impair</p>

La commune en chiffres	Kilomètres aménagés / Nombre / nom	Quels sont les tronçons concernés / emplacements / adresse ?
<p>Combien de kilomètres RAVeL traversent le territoire communal ?</p> <p>Combien de panneaux de signalisation l'indiquent ?</p>	<p>14320 m / Ravel et autres voies vertes lisses et Ravel alternatif</p> <p>11300m / liaisons cyclables balisées et suggérées</p> <p>Ravel et autres voies vertes lisses et Ravel alternatif : environ 27 panneaux F34b2</p> <p>Liaisons cyclables balisées et suggérées : environ 9 panneaux F34b2</p>	<p>Ravel Canal Albert Ravel Meuse : tronçon Morette-Christophe Ravel Meuse : tronçon Bontemps – Marchand Ravel Trilogiport : jonction Canal-Meuse Ravel Trilogiport : jonction Euregio – gravière Brock y compris les accès Ravel Ans-Liers-Maastricht : jonction rue d'Houtain – rue de Trez Liaison Chapelle notre Dame – rue Marchand</p> <p>Quai des Cimentiers, rue de l'Ecluse, rue des Houblonnières, N671 (rue d'Eben), Thier des Bruyères, Hauts de Froidmont, rue de Trez, rue de la Station, rue de Roclenge. Liaison rue de Houtain – Fragnay – Rue de la Croix-Rouge</p> <p>Accès Ravel – rue Sous-les-Ruelles Accès Ravel – Voie de Liège Accès Ravel – Allée Verte Accès Ravel – Quai des Cimentiers Jonction des 2 tronçons du Ravel trilogiport Jonction Ravel Meuse et Trilogiport Accès Ravel – rue d'Argenteau Accès Ravel – Rue de Houtain Accès Ravel – rue de Trez Carrefour Croix-Rouge vers Fragnay Carrefour chemin des Pins - Fragnay Carrefour Fragnay Carrefour sentier de la Hachette</p>
<p>Qui entretient les infrastructures Ravel ?</p>	<p>Ravel le long des voies hydrauliques : SPW – Voies hydrauliques</p> <p>Autres Ravels : Commune</p>	<p>Ravel Canal Albert, Ravel Meuse</p> <p>Tous les autres Ravels</p>
<p>Combien de kilomètres itinéraire points-nœuds traversent le territoire communal ?</p> <p>Combien de panneaux de signalisation l'indiquent ?</p> <p>Qui entretient les infrastructures points nœuds ?</p>	<p>36 km</p> <p>Environ 150</p> <p>Liège Métropole avec le soutien la province de Liège</p>	<p>Mailles : 407-10 / 10-15 / 10-19 / 15-17 / 17-30 / 18-23 / 23-22 / 18-15 / 17-44 / 44-45 / 45-46 / 46-42 / 42-43 / 42-41 / 46-47 / 41-15</p>

La commune en chiffres	Kilomètres aménagés / Nombre / nom	Quels sont les tronçons concernés / emplacements / adresse ?
<b>Stationnement</b>		
Où se situent les arceaux-vélo placés par la Commune sur le domaine public ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverts : 0</li> <li>- Non couverts : 64</li> <li>•</li> <li>- Sécurisés : 0</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Administration communale</li> <li>- Police</li> <li>- Ecole de Houtain</li> <li>- Ecole Brouwir d'Heure-le-Romain</li> <li>- Hall Omnisport d'Hermalle</li> <li>- Football d'Hermalle</li> <li>- Centre d'Hermée (rue de la Tour)</li> <li>- Bibliothèque communale</li> <li>- Site touristique des Hauts de Froidmont</li> </ul>
Quels sont les organismes et entreprises qui disposent d'arceaux Vélos situés sur le territoire communal ? <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Écoles</li> <li><input type="checkbox"/> Entreprises</li> <li><input type="checkbox"/> Hôpitaux</li> <li><input type="checkbox"/> <b>Commerces et banques</b></li> <li><input type="checkbox"/> Bureaux-services comme Forem, postes, mutuelles,</li> <li><input type="checkbox"/> <b>Gare</b></li> <li><input type="checkbox"/> <b>Centres sportifs</b></li> <li><input type="checkbox"/> Arrêts TEC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Couverts : 42</li> <li>- Non couverts : 37</li> <li>- Sécurisés : 0</li> </ul>	Delhaize, Carrefour Market, Action, Bel&Bo, Al Binète, Aldi,  Clinique d'Hermalle
<input type="checkbox"/> Avez-vous des arceaux équipés de bornes rechargeables ?	4	Admin.com.
Combien d'arrêts bus TEC ou De Lijn sont équipés d'arceaux-vélo ?  + localisation	0	
Combien d'arceaux sont occupés par des vélos ?	En semaine, 1 à 5 vélos suivant la météo	
<input type="checkbox"/> Avez-vous des parkings vélo couverts sécurisés ?  <input type="checkbox"/> Avez-vous des parkings couverts ?	0  0	
<b>Carrefours</b>		
Y a-t-il des ronds-points qui incluent les cyclistes sur des aménagements réservés ?	Oui	Double rond-point square Roi Baudoin
Y a-t-il des carrefours qui ont aménagé une zone avancée cyclable  	Non	

La commune en chiffres	Kilomètres aménagés / Nombre / nom	Quels sont les tronçons concernés / emplacements / adresse ?
<p>Y a-t-il des carrefours avec un marquage de continuité vélo ?</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>- - N671 : Av. R. Elisabeth, place communale, av. des Courtils</li> <li>- - N618 : Rampe du Pont de Haccourt, avenue Libert Froidmont</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rampe du pont – Allée Verte</li> <li>- Rampe du pont – Quai des Cimentiers</li> <li>- Rampe du Pont – Rue Michel</li> <li>- Place communale – rue du Canal</li> <li>- Place communale – rue Lemaire</li> <li>- Place communale – rue de l’Eglise</li> <li>- Avenue des Courtils – rue de Liège</li> <li>- Avenue des Courtils – rue J. Colleye</li> <li>- Av. L. Froidmont – Rue des 7 Bonniers</li> <li>- Av. L. Froidmont – Rue du Stade</li> </ul>

## FICHE ACTION 05 : SIGNALISATION RÉSEAU CYCLABLE

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Il est intéressant d'assurer une signalisation adaptée aux cyclistes et indiquer des distances de parcours vers les pôles attractifs (distance Haccourt-Oupeye via le corridor rue Haute-Voie, par exemple).

Le réseau RAVeL soigne particulièrement bien sa signalisation, Oupeye devrait assurer pareille signalisation sur son réseau pour homogénéiser la signalétique sur l'ensemble de son territoire.

A ce titre, on soignera aussi la signalisation des zones piétonnes, zones de rencontre F12A, abords d'école, et chemins réservés F99.

On est donc dans la gamme de signalisation très spécifique tel que le réseau points nœuds, ou les signaux B22, B23.

On profitera de la cohabitation de plusieurs panneaux sur le même poteau sans polluer les messages à faire passer.

La qualité du marquage au sol est aussi primordiale pour la sécurité des cyclistes et leur place sur la chaussée.

Ainsi, les carrefours équipés de PCM ou BCS seront correctement marqués pour assurer la continuité des cheminements.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 02 : Réseau piéton structurant  
 Fiche 03 : Signalisation du réseau piéton  
 Fiche 04 : Réseau cyclable  
 Fiche 06 : Stationnement cyclable  
 Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative  
 Fiche 12 : Mobilité scolaire  
 Fiche 15 : Service de mobilité et information au citoyen

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

Commune d'Oupeye  
 Zone de police  
 ProVélo et le Gracq

### FINANCEMENT

Subsides régionaux via les PIMACI

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

+/-190 €/panneau + poteau  
 Voir fiches PIMACI et PIWACY  
 Voir tableau de bord

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de panneaux placés/an
- Nombre de panneaux en réserve

### IMPACTS

- |   |  |
|---|--|
| + | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promotion du vélo</li> <li>• Territoire cyclable</li> </ul> |
| - | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Détérioration et vandalisme</li> </ul>                      |

### MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Il est indispensable quand on conçoit un aménagement de prévoir des frais d'entretien : signalisation et marquage au sol doivent être tenus dans un état irréprochable.

Certaines communes se dotent d'un petit tracteur équipé d'une brosse à la taille des PCM et PCS pour les entretenir régulièrement. On pensera à l'entretien des plantations alentours.

Aussi la signalisation fait partie du paysage de la mobilité.



Figure 26 : Signal longue distance appliqué en RW



Figure 25 : F34b2 signal réglementaire courte distance du code de la route



Figure 24 : Marquage au sol additionnel

Le service Mobilité de la Commune inclut la notion touristique sur le même panneau, simplifiant ainsi la signalisation.



Figure 27 : F34 c1 marquage réservé au lieux touristiques

Ce type de panneau n'est pas rajouté mais inclus dans le panneau principal, ce qui évite des frais et une certaine pollution de trop d'indications.



## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

La commune adapte la signalisation communale à celle aménagée par la Région afin d'assurer la continuité des cheminements.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

La signalisation est incluse dans les fiches PIWACY et PIMACI et donc budgétisée en détail dans leur exécution.

Un dispositif de power point existe pour faciliter la création du contenu des panneaux de signalisation sur le site de la Sécurithèque : réf : [Panneaux de signalisation directionnelle cyclable - Sécurithèque \(wallonie.be\)](#)

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

La signalisation est par définition un support de communication et donc de promotion.

Plus pour un but touristique ou de loisirs, la signalétique sur le terrain va de pair avec toute carte ou réseau de balades à vélo.

Au vu des nombreuses balades proposées, une signalétique spécifique peut être envisagée.

La promotion sur des sites comme Routeyou, Komoot, Wikiloc, Cirkwi, mais aussi tout site de tourisme ne fera que renforcer l'envie d'enfourcher son vélo et de fréquenter les infrastructures cyclables.

SOURCE À CONSULTER

Code de la route : signalisation

Références Sécurithèque : n° des fiches

Sécurithèque Fiche n°499	<a href="#">F49 – Signaux indication – Passage pour piétons</a>
Sécurithèque Fiche n°138	<a href="#">Panneaux de signalisation directionnelle cyclable</a>
Sécurithèque Fiche n°86	<a href="#">Les catégories de signaux, leurs formes et leurs dimensions</a>
Sécurithèque Fiche n°465	<a href="https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b22">https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b22</a>
Sécurithèque Fiche n°466	<a href="https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b23-signaux-de-priorite">https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/b23-signaux-de-priorite</a>
Sécurithèque Fiche n°192	<a href="https://securitheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontal/b-largeur-de-voies-profil-en-travers/b-carrefours/b-feux/signalisation-lumineuse-de-circulation-gestion-cyclistes">https://securitheque.wallonie.be/b-dimensionnement-horizontal/b-largeur-de-voies-profil-en-travers/b-carrefours/b-feux/signalisation-lumineuse-de-circulation-gestion-cyclistes</a>
Sécurithèque Fiche n°547	<a href="#">Signaux relatifs à la priorité B22 et B23 dans un carrefour à feux</a>
Sécurithèque Fiche n°451	<a href="#">D10 – Signaux d’obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons et des cyclistes</a>
Sécurithèque Fiche n°449	<a href="https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/d7-signaux-dobligation">https://securitheque.wallonie.be/equipements/signalisation-c/verticale/de-police/d7-signaux-dobligation</a>
Sécurithèque Fiche n°450	<a href="#">D9 – Signaux d’obligation – Partie de la voie publique réservée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des cyclomoteurs à deux roues classe A</a>

Références CeMathèque :

CeMathèque n°8	<a href="#">La signalisation, aussi une question de bon sens...</a>
----------------	---

## FICHE ACTION 06 : STATIONNEMENT CYCLABLE

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La mise en place d'un réseau cyclable sécurisé et complet doit être accompagnée par des mesures d'incitation et de promotion de la pratique du vélo.

Outre l'éducation et la sensibilisation à l'usage du vélo pour les déplacements au quotidien, un rôle essentiel est joué par l'installation de places de parking vélo aux principaux pôles générateurs de déplacements.

La possibilité de garer son vélo de façon sécurisée est un moyen pour encourager l'usage de celui-ci. Des places vélos avec un niveau de sécurisation basé sur la durée du stationnement offrent la possibilité aux usagers de repenser à la pratique du vélo pour les déplacements au quotidien.

Un aspect essentiel à considérer concerne également la possibilité d'intermodalité avec d'autres modes de transport, notamment aux gares SNCB et aux arrêts TEC.

L'information multimodale constitue un complément nécessaire à l'organisation des transports en général, mais elle est indispensable lorsque plusieurs modes de déplacements sont combinés.

L'objectif de cette fiche action est d'identifier les endroits les plus appropriés sur le territoire communal d'Oupeye pour y installer des places de parking vélo et favoriser ainsi l'intermodalité.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 04 : Réseau cyclable  
Fiche 05 : Signalisation réseau cyclable  
Fiche 07 : Promotion des transports en commun  
Fiche 08 : Gestion de la Politique de stationnement  
Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative  
Fiche 15 : service mobilité et information au citoyen

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Action nécessitant une évaluation au bout de 5 ans en fonction de l'occupation des sites aménagés



### ACTEURS

Commune d'Oupeye  
Région wallonne  
Gracq et Pro Vélo  
Commerçants et entreprises  
SPI  
OTW

### FINANCEMENT

SPW : Subsidés régionaux via les PIMACI (Mobipôle)  
TEC pour les arrêts de bus

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

110 à 125 €/arceaux pose comprise  
250 à 1000 € sous auvent  
5000 € pour box collectif de 5 vélos  
10.000 € pour un box sécurisé avec accès digital

## INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre d'équipements de stationnement vélo
- Aménagement de parking de co-voiturage avec équipement stationnement vélo

## IMPACTS

- +
  - Promotion du vélo
  - Territoire cyclable
- - Détérioration et vandalisme

Voir le tableau d'indicateurs PIWACY (fiche action 5)

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

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.

Certains VAE nécessitent d'être stationnés dans des lieux sécurisés (clauses assurance vol) d'autant plus si le stationnement est de longue durée. Ce qui est souvent le cas pour les déplacements domicile-travail.

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 ;
- Qualité : les pinces roues sont à proscrire (par exemple ceux devant l'administration communale). Les U inversés sont recommandés (de préférence rectangulaire et pas tubulaire). Les autres types de stationnement (râtelier, etc.) sont tolérés (Figure 28).



Figure 28 : Pince roue et U inversé à section rectangulaire

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 Oupeye, les pôles générateurs de déplacements identifiés font essentiellement partie des catégories suivantes :

- Écoles ;
- Administration ;
- Commerces ;
- Arrêts TEC ;
- Gare et halte SNCB. Bien que hors territoire, Milmort et Visé doivent être équipés pour les cyclistes oupéyens !

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**, pour que les cyclistes ne doivent pas exécuter de manœuvres dangereuses ou compliquées pour s'y rendre ;
- On peut envisager de supprimer quelques places de parking pour placer ces box qui sont dimensionnés à cet effet
- Il est concevable que dans les **rues résidentielles** très denses où les maisons n'ont pas de garage, de convertir une place de stationnement voiture en boxes fermés pour vélo (Figure 29).



Figure 29 : Modèles abri pour quartier résidentiel

Aussi, la commune peut imposer dans les conditions d'urbanisme, l'obligation de prévoir du stationnement vélo dans toute nouvelle construction ou rénovation d'immeuble de logements multiples, ou même individuel.

## LES ÉQUIPEMENTS CONSEILLÉS POUR L'ESPACE PUBLIC

Chaque destination du cycliste nécessite une solution de stationnement vélo qui doit être 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 peuvent être facilement installés 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.
- En faisant attention au stationnement sauvage

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.



Figure 30 : Modèle abri pour quartier administratif

	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 / Enclos couvert		⊕⊕	⌚⌚⌚	○◐
	Garage souterrain (en combinaison avec les autos)		⊕⊕	⌚⌚⌚	○◐
	Vélostation (avec surveillance et d'autres services)		⊕⊕⊕	⌚⌚⌚	○◐

⊕	moyen	⌚	courte durée [≤4h]
⊕⊕	élevé	⌚⌚	durée variable
⊕⊕⊕	très élevé	⌚⌚⌚	longue durée [≥4h]

Figure 31 : 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. Il faut toutefois faire attention à la différence entre la demande déclarée et la demande réelle, cf. les box vélo mis en place à Liège qui n'ont pas tous atteint leur capacité. Cependant, ces box peuvent être déplacés facilement vers d'autres endroits.



### LECTEUR DE CARTE

**Fonctionnement :**

- La gestion ou contrôle d'accès comprend 3 composantes :
  - 1 système de lecture – au niveau de la porte de l'abri
  - 1 système de gestion – pour le gestionnaire
  - 1 titre portatif – pour l'utilisateur

**Les produits :**

- Gestion en temps réel et à distance
- Système de couplage utilisateur/garage breveté
- Compatible avec les badges des opérateurs de transport
- Accès via une carte RFID ou via un code SMS unique



- 1 L'utilisateur réserve un accès vélo via la plateforme de réservation
- 2 La porte de l'abri ne s'ouvre que via la carte ou le code SMS
- 3 Transmission des données & gestion du système à distance

Figure 32 : Modèle hyperconnecté

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.

Pour l'aménagement des aires de stationnement vélo aux arrêts de bus, les TEC offrent un subside conséquent <sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Guide bonnes pratiques TEC Online pp 94 à 102

Le futur Mobipôle du parking du Château prévoira 2 types de stationnement : des arceaux couverts pour les temps de stationnement < 4h et sécurisés pour les vélos à assistance électrique ou autres. Un système d'accès électronique avec la carte magnétique de l'abonnement TEC est à l'étude.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Le diagnostic a relevé quelques efforts consentis par des commerçants, la bibliothèque communale, ... Tous ces racks étaient vides entendu que les cyclistes rencontrés n'étaient pas des cyclistes au quotidien mais de loisir et que les racks proposés ne sont pas efficaces (pince roue et dispositif fragile pour les vols - cadenas sur la roue avant).

La Commune a dressé la liste des pôles d'attraction à aménager :

### Inventaire stationnement vélo (novembre 2020) dressé par la Commune

Ecoles	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
École l'Haccourt des Enfants	0	10	Public	En fonction du taux d'occupation
École Petit Prince d'Hermalle	0	10	Public	En fonction du taux d'occupation
École José Bodson d'Oupeye	0	30	Public	En fonction du taux d'occupation
École Viv-Active de Vivegnis	0	10	Public	En fonction du taux d'occupation
École Fût-Voie de Vivegnis	0	10	Public	En fonction du taux d'occupation
École val d'Aaz d'Hermée	0	10	Public	En fonction du taux d'occupation
École d'Houtain	6	15	Public	En fonction du taux d'occupation
École d'Heure Centre	0	10	Public	En fonction du taux d'occupation
École Brouwir d'Heure	12	20	Public	En fonction du taux d'occupation
École Sacré-Cœur de Haccourt	0	10	Privé	Via demande de permis
École libre d'Hermalle	0		Privé	À déterminer
École Saint André d'Oupeye	0		Privé	À déterminer
École Saint Joseph d'Hermée	0		Privé	À déterminer

Établissement public	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Administration communale	10	15	Public	Dont 4 avec borne de recharge
Police locale	6	6	Public	
Château d'Oupeye	0	5	Public	
Les Ateliers du château	0	10	Public	
Bibliothèque Oupeye	0	10	Public	
Clinique d'Hermalle	0		Privé	

<b>Activité sportive</b>	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
Hall omnisports de Haccourt	0	15	Public	
Hall omnisports de Hermalle	6	15	Public	
Hall omnisports de Oupeye	0	15	Public	
Football d'Oupeye	0	10	Public	
Football d'Houtain	0	10	Public	
Football d'Hermalle	7	7	Public	
Football de Vivegnis	0	10	Public	

<b>Grands et moyens commerces</b>	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
HAC_Colruyt	6		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HAC_Lidl	0		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HAC_Trafic	0		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HAC_Delhaize	12		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HAC_Brico	0		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HAC_Action	5		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HAC_Bel-Bo	6		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HAC_Al-Binète	6		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HER_Carrefour Market	8		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HSA_Aldi	6		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
HSS_supérette	0		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes
OUP_Carrefour Market	10		Privé	Suivant renouvellement permis ou autres demandes

Espace public	Places existantes	Places projetées	Domaine	Remarques
HER_rue de la Tour	5	10	Public	
HSA_Gravière Brock	0	10	Public	
HSA_Molitor	0	10	Public	
OUP_Parking parc du château d'Oupeye	0	15	Public	À moduler suivant succès du Mobipôle
OUP_la Barrière	0	10	Public	
HAC_Hauts de Froidmont			Public	

Ce tableau est bien évidemment à mettre à jour en fonction des budgets, du taux d'occupation des installations existantes et de l'engouement des habitants à la pratique du vélo au quotidien.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

### 1. Les écoles

La Commune a prévu d'équiper en priorité des écoles, ensuite les espaces publics près de pôles d'attraction et ensuite proposer aux riverains des aménagements en fonction de la demande.

### 2. Le stationnement des VAE

La Commune a placé des arceaux à vélo avec borne d'alimentation électrique à l'entrée de son administration communale.

L'utilité d'un tel dispositif sur le domaine public n'est pas démontrée, mais bien conseillée dans les locaux de stationnement en entreprises où le travailleur peut bénéficier d'une alimentation électrique pendant son temps de travail. A noter que certaines entreprises interdisent la recharge en fonction du risque présumé d'incendie.

Dans la plupart des cas, l'autonomie d'une batterie de vélo permet largement de réaliser les parcours courants sans devoir la réalimenter et courir le risque de vol de câble et vandalisme.

Toutefois, ce dispositif est un bon support de sensibilisation. Le contrôle social est particulièrement bien présent à l'endroit choisi par la Commune !

### 3. Les arrêts de bus

Ajouter des racks à vélo aux arrêts TEC de plus de 60 montées<sup>8</sup> avec les dispositifs proposés dans le guide pratique des TEC est subventionnés.

Toutefois, il faut analyser au cas par cas :

Lieux	N°	Nom de l'arrêt	Remarques
Hermée	1	Rue Neuve	Trottoir trop étroit
	2	Place du Carcan	En cours
	3	Rue Devant la Ville	
	4	Rue d'Herstal	1 côté sur domaine public pour desservir les 2 arrêts
Oupeye	1	La Barrière	
	2	Château	En cours
	3	Sur les Vignes	Abri voyageurs – peu de places – arceaux pour les 2 arrêts
Vivegnis	1	Maison communale	Esthétique à assurer
Haccourt	1	Monument	
Heure-le-Romain	1	Place 3 Comtés	Centralité pôle attractif
Houtain	1	Route de Fexhe-Slins	

Si ces 2 derniers arrêts n'enregistrent pas 60 montées, ces 2 propositions d'aménagement sont conseillées dans un but promotionnel suscitant les usagers des bus à prendre leur vélo pour se rendre à l'arrêt entendu que le S-W des 2 villages ne sont pas correctement couverts par le réseau de TC.

De même, pour Hermée, la partie ouest du village est sous équipée en TC et donc, là aussi, il y a lieu d'équiper le territoire pour le cycliste.

### 4. Les gares ferroviaires périphériques

Motiver les communes limitrophes à équiper les gares ferroviaires de stationnements vélos en suffisance en pensant aux cyclistes potentiels venant d'Oupeye.

### 5. Transversalité d'une politique de stationnement vélo intégrée

La Commune d'Oupeye impose dans les charges d'urbanisme le coût de l'aménagement de l'arrêt de bus le plus proche au même titre que la mise en conformité d.u.es passage.s piéton.s alentours.

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Le dispositif de stationnement est lui-même un support de sensibilisation.

Toutefois, il est conseillé de ne pas placer de trop grandes quantités d'équipements au début pour ne pas susciter des critiques de dépenses inutiles au vu de leurs occupations réelles.

Privilégier les pôles d'attraction les mieux adaptés : gares, arrêts bus, hall omnisport, commerces équitables ou bio, et bien évidemment les écoles dans le cadre des actions menées au niveau de la sensibilisation à la mobilité scolaire.

<sup>8</sup> Cette norme de 60 montées est empirique et fixée par Agora. Le TEC-Liège a toujours aménagé les quais de manière systématique suivant les lignes de bus et maintenant de manière plus aléatoire selon les demandes et besoins.

## SOURCE À CONSULTER

---

Code de la route : signalisation

Références Sécurithèque :

Sécurithèque Fiche n°292	<a href="#">Le stationnement des vélos en et hors voirie</a>
--------------------------	--

DGO1 – 2015 : stationnement des vélos

CRR : fiche 4 – 2007 – attention ! dépassé : les arceaux tubulaires sont déconseillés. Privilégier les sections rectangulaires

Références CeMathèque :

CeMathèque n°46	Stationnement <a href="#">vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques</a>
-----------------	---

Liens internet : Gracq et Pro Vélo : <https://www.gracq.org/> et <https://www.provelo.org/>

Liens avec autres documents communaux : SOTO.

## FICHE ACTION 07 : PROMOTION DES TRANSPORTS 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 ;
- Diminution des voitures sur le réseau entraînant une fluidité du trafic dans les zones fortement fréquentées.

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 en une pratique au quotidien.

Aussi à Oupeye, ces recommandations sont déjà développées dans le PUM et l'étude de redéploiement des lignes TEC-Transamo.

Le PCM va donc s'en inspirer

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 02 : Réseau piéton : accès et aménagements  
 Fiche 04 : Réseau cyclable : accès et équipement  
 Fiche 06 : Stationnement cyclable  
 Fiche 15 : Service de mobilité et Information au citoyen

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Actions continuées avec les TEC renforcées avec le REL et la ligne 7 prolongée + halte Milmort et gare de Visé renforcées



### ACTEURS

Commune d'Oupeye  
 OTW : TEC – Liège  
 SPW: AOT  
 OCBM  
 SNCB

### FINANCEMENT

TEC  
 SNCB

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

/

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>9</sup>

---

- Nombre de montées aux arrêts TEC
- Nombre d'entreprises accessibles en transport en commun
- Nombre d'arrêts du réseau TEC accessibles aux PMR
- Nombre d'appels pour du transport à la demande pour les rabattements
- Nombre d'abonnements 24-65 ans
- Nombre de Mobipôles et infrastructures adaptées (abris, bancs, racks à vélos, ...)

## IMPACTS

---

- +**
  - Report modal dans les déplacements domicile-emploi
  - Axes routiers moins congestionnés
- - Zone périphérique plus difficile à desservir

---

<sup>9</sup> La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

### A. LE CHEMIN DE FER

Les gares SNCB de Visé et de Milmort offrent aux habitants de la commune un niveau de service correct pour les liaisons vers Liège, Maastricht ou encore Bruxelles.

Le PUM de Liège Métropole compte beaucoup sur l'attractivité du train comme mode de déplacement au sein de l'agglomération mais aussi pour des distances quotidiennes plus longues telles que Bruxelles.

La gare de Visé va être complètement reconstruite avec un niveau de service relevé, conçu comme un Mobipôle alliant vélo, transport en commun, voiture et co-voiturage.

Toutefois la Commune de Visé souhaite qu'il y ait moins de bus aux heures scolaires qui s'acheminent dans le quartier de la gare nécessitant beaucoup de place de stationnement pour ces mêmes bus.

Une alternative au transport en commun pour les étudiants se rendant dans les écoles secondaires est le vélo moyennant des infrastructures sécurisées. A ce jour la N618 Bassenge – Haccourt – Visé n'est pas suffisamment équipée pour inclure un itinéraire vélo de Haccourt au centre de Visé. La SPW-MI Infrastructure s'y emploie.

La gare de Milmort s'est vue renforcée par un P+R d'une trentaine de places de stationnement. A terme, il est prévu un parking de 500 places<sup>10</sup> à destination principale des automobilistes venant du pays de Herve et arrivant préférentiellement par l'autoroute. Le projet devrait se réaliser dans le moyen-terme en deux phases, la première devrait compter environ 210 à 220 places de stationnement.

Selon la Commune, cette modification ne devrait pas créer un appel d'air trop conséquent sur son territoire puisque les venues de l'extérieur de la commune devraient être compensées par une baisse des sorties d'Oupeye vers les gares de Liège et donc permettre de désengorger les voiries de Herstal et de Liège. Aussi est-il prévu un accès direct à partir de la A601.

Le PUM prévoit la réouverture de la gare de Cheratte sur la commune de Visé. Cet arrêt constitue une belle valeur ajoutée au quartier et surtout stratégique dans le développement de Chertal. Toutefois la Meuse impose actuellement le détour par Hermalle-sous-Argenteau.

### B. LE RÉSEAU DE BUS

En exécution de la vision métropolitaine définie par le PUM en 2019, le TEC développe son réseau en fonction de l'arrivée du tram à Liège. Un rapport sur son futur développement stratégique a été édité mars 2021<sup>11</sup>.

Les lignes urbaines sont repensées, les lignes structurantes renforcées. Ainsi la ligne 7 aura une fréquence accrue et sera prolongée jusqu'à la gare de Milmort.

---

<sup>10</sup> Page 100 du PUM Liège

<sup>11</sup> Étude Transamo de Liège et sa métropole à l'horizon 2025

Certains voyages seront limités à la ZAE des Hauts Sarts. Il est prévu aussi une extension d'horaire. Cette décision résout à moyen terme la congestion actuelle du terminus à la place du Carcan à Hermée. Ce village est toujours desservi par la ligne 76.

Le PUM Liège qui a une vue supracommunale défend le développement d'un réseau de transport intégré. Le présent PCM conseille de s'y référer, étant entendu que les marges de manœuvre au niveau communal sont ténues, tant la stratégie d'un réseau dense tel que le TEC-Liège dépend de paramètres extra communaux non maîtrisés à l'échelle communale.

Ainsi les lignes de bus n° 50, 76 et 78 ainsi que la ligne 7 seront rabattues sur l'antenne Coronmeuse du futur tram de Liège prévue en 2026 et la ligne 240 sera rabattue sur l'autre antenne du tram à Bressoux. A terme, les lignes 50, 78 et 134 seront rabattues à la place de Licourt.

On s'inquiétera de la demi-fréquence de l'antenne de Coronmeuse qui va accueillir les terminus de 9 lignes de bus et la capacité des rames de tram qui devront absorber tous les usagers des TC venus de l'amont ainsi que de la coordination des horaires du réseau quand il sera mis en œuvre.

Les lignes TEC 16 et 173(ligne scolaire) seront réorganisées courant 2023.

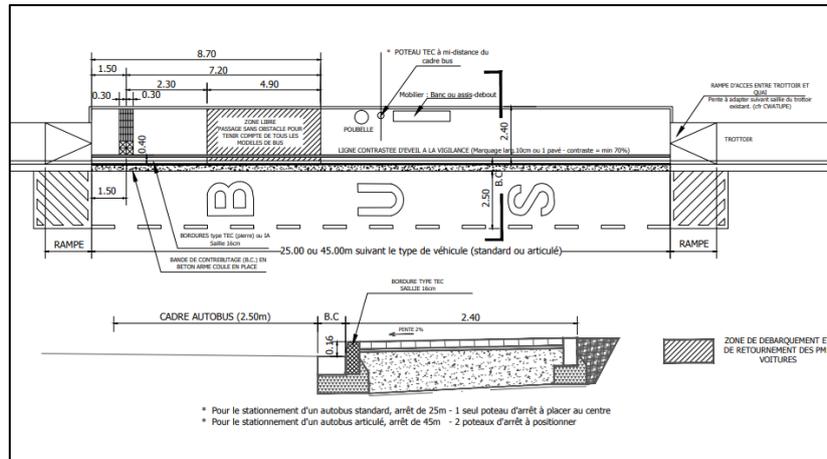
## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

Il est conseillé à la Commune d'Oupeye d'équiper préférentiellement les arrêts de bus de la ligne 7 suivant les recommandations du guide pratique des TEC<sup>12</sup> et solliciter les subsides en matière d'équipement : abris voyageurs et abris vélo.



Figure 33 : Modèle d'arrêt de bus équipé par les TEC

<sup>12</sup> Guide pratique TEC



## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

1. La fiche action n°06 stationnement vélo reprend les principaux arrêts à équiper d'arceaux.

Le **Mobipôle S du parc du Château** a déjà été étudié dans son exécution au travers d'un fiche PIMACI et est une priorité pour la Commune.

2. La Commune veillera à la demande potentielle de déplacements professionnels autour du Triligiport et plus particulièrement la ligne 78 et 240 qui desservent aussi la clinique d'Hermalle qui mérite une fréquence plus élevée, s'il devait y avoir de la demande dès l'instant qu'il y a une volonté partagée à promouvoir les déplacements domicile-travail en transport en commun – réunion OCBM.

Idéalement créer une meilleure offre invite à l'utiliser et donc engendre de la demande. Dans l'absolu, inverser la politique d'un service public serait idéal !

3. Mettre en place un ticket unique. Le **CityPass** devrait couvrir toute l'agglomération liégeoise entendu que la vision stratégique couvre toute la surface territoriale.

Actuellement, la gare de Milmort est présente dans le CityPass mais pas celle de Visé. Quand la ligne 7 sera prolongée jusqu'à la gare de Milmort, la Commune est demandeuse d'une inclusion de la ligne 7 dans le CityPass sur toute sa longueur ce qui n'est pas le cas actuellement. Les habitants ont pu participer à une enquête publique ; ils se sentent donc appartenir au dispositif de manière cohérente. Actuellement la surface couverte s'arrête à Herstal et Milmort. Même Visé n'en fait pas partie.

Oupeye comme Visé doit se faire entendre à ce sujet auprès de l'OCBM.

4. La reprise sous forme de charges d'urbanisme, de l'aménagement de l'équipement des arrêts de bus aux alentours d'un projet d'urbanisme est systématiquement étudiée dans le cadre de la délivrance des permis.

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

1. **Relayer le site des TEC sur le site Internet de la Commune** en reprenant les lignes de bus propres à Oupeye.
2. **Maintenir le service de transport à la demande locale.** Pour la Commune, la Centrale de mobilité de la Basse-Meuse répond actuellement à la demande de déplacement.  
D'autre part, le SPW s'active à recréer un cadre légal pour établir des centrales de mobilité locales, essentiellement utiles dans les zones rurales. Or, le nord d'Oupeye répond à ce critère entendu que le réseau TEC n'est pas suffisant pour répondre aux besoins des habitants des villages comme Houtain-Saint-Siméon et Heure-le-Romain.
3. **Équiper les quartiers mal desservis d'un réseau cyclable** pour motiver les habitants à rejoindre la ligne structurante n°7 à vélo et donc équiper les arrêts d'abris vélo. Voir Fiche action n° 04.
4. **Équiper le mobipôle Château à Oupeye** d'un affichage dynamique avec information des temps d'attente et une borne d'achat de titres de transport.
5. **Faire la promotion des bus qui traversent les ZAE** telles que les Hauts Sarts et Hermalle auprès des entreprises implantées sur les sites, au niveau des clubs d'entreprises et Intercommunale <sup>13</sup>.
6. **Motiver les TEC à renforcer certaines lignes** si on peut démontrer le potentiel de clients susceptibles d'emprunter la ligne surtout en dehors des heures scolaires : 6-7h, pour certaines entreprises, mais surtout 17-18h pour d'autres. Les lignes à renforcer sont les 16, 50 et 173, la dernière n'étant qu'une desserte scolaire.
7. Proposer au TEC de demander dans le cadre du chantier de rehausse des ponts, d'intégrer **une bande bus** sur la Rampe du Pont entre les 2 ronds-points d'Haccourt et celui du Trilogoport pour assurer quelques 500 m en site propre et ainsi augmenter la vitesse commerciale du service
8. **Proposer au TEC et SNCB**, quand la ligne 7 sera prolongée jusqu'à la halte Milmort de :
  - Aux arrêts TEC : afficher l'itinéraire bus prolongé et les horaires par un affichage numérique des temps d'attente et par la pose d'une borne de billets automatique ;
  - A la gare SNCB de Milmort : afficher sur les quais l'existence d'une ligne structurante de bus qui dessert Hermée, Oupeye et Herstal.

---

<sup>13</sup> SPI et Club d'Entreprises Hauts-Sarts à Herstal

**SOURCE À CONSULTER**

Références Sécurithèque :

Sécurithèque Fiche n°75	<a href="#">Aménagement des sites spéciaux franchissables F18</a>
Sécurithèque Fiche n°94	<a href="#">Aménager pour la circulation des bus : grands principes réglementaires</a>
Sécurithèque Fiche n°93	<a href="#">Principes d'aménagement des arrêts de bus</a>
Sécurithèque Fiche n°290	<a href="#">Piste cyclable marquée</a>
Sécurithèque Fiche n°69	<a href="#">Les aménagements cyclables séparés</a>
Sécurithèque Fiche n°286	<a href="#">La bande cyclable suggérée</a>
Sécurithèque Fiche n°80	<a href="#">Règles d'aménagement d'un passage pour piétons</a>
Sécurithèque Fiche n°199	<a href="#">Feux : les signaux lumineux et leurs supports</a>
Sécurithèque Fiche n°176	<a href="#">Les plateaux</a>

Références CeMathèque :

CeMathèque n°26	<a href="#">Les systèmes de transport collectif structurants</a>
CeMathèque n°33	<a href="#">Collaborations TEC – gestionnaires de voiries</a>
CeMathèque n°17	<a href="#">Le transport en commun (Guide pratique TEC)</a>

Rapport TEC – 2026 – TRANSAMO : <https://transamo.fr/nouveau-reseau-bus-pour-accompagner-tramway-liege/>

Rapport PUM-Liège Métropole : [http://mobilite.wallonie.be/files/PUM-LIEGE/2103\\_Analyse-consult-def.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/PUM-LIEGE/2103_Analyse-consult-def.pdf)

Page Internet de la Commune d'Oupeye annonçant les services de la centrale de mobilité de la Basse-Meuse : <https://www.oupeye.be/ma-commune/services-communaux/mobilite-1>

## FICHE ACTION 08 : GESTION DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'enquête stationnement a détecté des stationnements saturés en voirie dans les rues à tendance résidentielle proches des commerces à certaines heures de la journée.

Y appliquer une politique de stationnement réglementé semble difficile, car il s'agit essentiellement de riverains qui de toutes les manières, vont bénéficier de cartes leur permettant de stationner à durée illimitée.

Toutefois, ces riverains partant le matin travailler libèrent des places de stationnement qui méritent une rotation courte pour en augmenter l'offre.

Des zones bleues limitées à 30', 2h ou 4h sont donc à délimiter là où la demande est forte.

Augmenter le nombre de places, c'est attirer de plus en plus de voitures dans les noyaux d'habitat.

Oupeye peut s'en passer si elle contrôle plus souvent le mauvais stationnement actuel et sensibilise localement les usagers à bien respecter le code de la route.

Est proposé dès lors, des places de stationnement limitées à 30' entre 9 et 18h devant certains commerces tel que banque, pharmacie, librairie.

Aussi, ces zones varient en fonction des implantations commerciales. Il faut donc faire preuve de beaucoup de souplesse et réactivité.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : Charte pour les aménagements piétons

Fiche 02 : Réseau piéton structurant

Fiche 03 : Signalisation réseau piéton

Fiche 06 : Stationnement cyclable

Fiche 15 : service Mobilité et information au citoyen

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Actions intensives durant 5 ans



### ACTEURS

Commune de Oupeye

Zone de Police

Association des commerçants

Association des riverains

### FINANCEMENT

+/- 190 €/panneau + poteau

Si gestion de cartes de riverains : personnel communal affecté à cette tâche

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Coût aménagement : 5.000 € /place de stationnement

2.500 €/ borne électrique sans câble à tirer

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>14</sup>

- Taux d'occupation
- Taux de rotation
- Nombre de PV pour mauvais stationnement
- Nombre de places règlementées
- Nombre places zone bleue
- Nombre places parking hors voirie
- Nombre de cartes riverains accordées

## IMPACTS

- +**

  - Moins de voitures mal garées gênant la circulation des piétons
  - Meilleur cadre de vie dans les noyaux d'habitat
  - Meilleure disponibilité près des commerces
  - Satisfaction (subjective) des commerçants
  - Décongestion des voiries aux sorties d'écoles
  - Amélioration du cadre de vie
  - Cadre de vie – végétalisation de l'espace public
  - Niveau du bruit
  
- - Coût de gestion
  - Nécessité de contrôles réguliers impopulaires

<sup>14</sup> La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

Oupeye n'a aucun noyau d'habitat de la taille suffisante pour mettre une politique de stationnement payant en place. Le coût de la mise en activité de places payantes n'est pas négligeable. L'achat et la gestion d'horodateurs est conséquente. Il faut avoir un certain nombre et une surface importante pour « rentabiliser » la mesure prise (matériel, personnel, ...).

Oupeye devrait s'orienter vers un système de zone bleue autour du rond-point d'Oupeye et l'hypercentre d'Haccourt, en limitant les durées de stationnement à 2 ou 4h, voire si nécessaire pour certains secteurs à 15 ou 30 min (devant la pharmacie et les agences bancaires par exemple). Toutefois, le nombre de résidents dans la zone risque de compromettre la rotation s'il fallait distribuer beaucoup de cartes riverains.

## L'ENCADREMENT DU NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT À AMÉNAGER HORS VOIRIE PAR LOGEMENT CRÉÉ

---

La volonté politique en matière de mobilité et du stationnement en voirie publique influencera les besoins en stationnement privé et inversement. De plus, il faut trouver l'équilibre entre le non-report sur la voie publique du stationnement privé et le besoin d'avoir un véhicule privé en encourageant notamment le transfert modal en tout ou en partie. D'où l'importance de viser un service de transport en commun performant et des arrêts de qualité dans les zones à forte densité.

Le stationnement a un coût important pour la collectivité mais aussi pour l'environnement dont le débat se situe également au niveau des politiques d'urbanisme, d'aménagement du territoire via le schéma de développement communal. Il y a donc lieu d'également encourager une rationalisation de l'offre à ce niveau.

La commune devra ainsi préciser le nombre d'emplacements de stationnement hors voirie à aménager suivant le type de projet et les caractéristiques du contexte urbain environnant via un règlement communal. Ce règlement n'a évidemment pas pour vocation de se substituer aux règlements régionaux et schéma de développement communal mais plutôt de les compléter et ne sera pas d'application dans l'hypothèse où le permis peut bénéficier d'une dispense.

Dans le cas de projets résidentiels, non résidentiels, et commerciaux de grande ampleur, il est même recommandé de demander de réaliser une étude de mobilité dans le cadre de l'étude du projet. Le rayon d'influence du projet sera à apprécier en fonction du contexte.

Dans les autres cas, il faut fixer le nombre d'emplacements de stationnement en fonction du type de projet (logements, bureaux, commerces, ...) et de la zone urbaine dans laquelle le projet s'implante. Ces zones urbaines sont catégorisées en fonction de leurs particularités : densité, site ancien / historique, fonction du quartier, proximité d'un grand parking public, ...

La norme moyenne dans un centre urbain avec une bonne desserte en transport en commun est **1,5 place / logement** à laquelle on ajoute 10 à 20% pour les visiteurs en fonction des besoins. Le nombre obtenu doit être arrondi à l'unité supérieure.

Cette norme peut être affinée par quartier selon l'analyse multicritères développée dans le n°41 de la CeMathèque consacré au : « stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ? ».

Quartier présentant un niveau de services attractif

NOMBRE D'EMPLACEMENTS / LOGEMENT						
Fréquence des transports en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure/sens	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.2	1.3	1.4	1.5	1.6
Accessibilité moyenne		1.3	1.4	1.5	1.6	
Accessibilité faible		1.4	1.5	1.6		

Quartier présentant un niveau de service faible à nul

NOMBRE D'EMPLACEMENTS / LOGEMENT						
Fréquence des transports en commun	Nbre de bus/jour/sens	≥ 30	15 à 25	10 à 15	5 à 10	< 5
	Nbre de bus/heure/sens	3 à 5	2 à 3	1	<1	/
	Nbre de train/heure/sens	≥ 3	2	1	0.5	0
Accessibilité optimale		1.6	1.7	1.8	1.9	2,0
Accessibilité moyenne		1.7	1.8	1.9	2,0	
Accessibilité faible		1.8	1.9	2,0		

Figure 35 : Extrait CeMathèque n° 41 – abaques utilisées par la Commune

Le titulaire du permis ayant aménagé un nombre d'emplacements insuffisant par rapport à celui prévu dans le permis d'urbanisme peut être sanctionné d'une taxe communale. C'est une taxe indirecte donc n'est due qu'une seule fois. Les communes appliquent en moyenne un montant compris entre 2.500 et 5.000 € par place manquante<sup>15</sup>.

On pensera à faire équiper quelques places de bornes d'alimentation électrique et au moins le câblage d'alimentation en fonction du type de borne envisagé (réseau, ampérage, ...).

Cette notion risque de mobiliser pas mal d'efforts dans les mois et années à venir. A ce jour, peu d'information fiable est disponible. Ce sont les intercommunales de développement économique qui ont la charge du Plan Bornes. On peut supposer que le secteur privé (Ionity, Expand-E, ...) va développer un ou des réseaux via les emplacements des actuelles stations essences et parkings privés.

Certaines communes ont pris des règlements de police quant aux câblages des alimentations privées sur les trottoirs.

<sup>15</sup> Attention, cette taxe a fait l'objet de nombreux recours en justice dans le cadre de l'octroi de permis.



## D'AUTRES SOLUTIONS SONT ÉGALEMENT ENVISAGEABLES : MUTUALISATION DU STATIONNEMENT

---

La mutualisation du stationnement, c'est le partage d'emplacements entre plusieurs catégories d'utilisateurs qui en ont besoin à des moments différents de la journée et/ou en semaine.

Pour permettre une rationalisation et une optimisation de l'offre en stationnement tant publique que privée, il faut étudier une gestion collective de l'ensemble de l'offre à l'échelle d'un quartier et proposer des conditions d'accès particulières en fonction de la catégorie d'automobiliste (habitant, visiteur, ou travailleur) dont leur demande en stationnement risque parfois de se chevaucher. Cela permet une optimisation de l'espace dédié à la voiture et d'offrir plus d'espace aux modes actifs sur l'espace public.

Les grands parkings des supermarchés et des entreprises sont vides le soir et les dimanches (sauf exception) alors que la demande est forte en voirie par les riverains dans le centre de Oupeye. En Wallonie, les démarches de mutualisation des parkings passent généralement par le conseiller en mobilité de l'entreprise.

Les projets mixtes sont également susceptibles de permettre une mutualisation de la demande en raison de la complémentarité des activités et des fonctions qu'ils accueillent, pour autant que celles-ci s'inscrivent dans des plages horaires différentes.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

Oupeye dispose de peu de parkings publics :

- Rue des Ecoles à Haccourt près du centre administratif dont l'occupation a été analysée ;
- Place J. Hubin à Oupeye, mais fort décentrée par rapport au pôles attractifs et nécessite une bonne signalisation encourageant à se déplacer à pied ;
- Parking Siméon – clos de l'Arboretum desservant les 2 écoles et le centre sportif ;
- Le parking de délestage du château.
- Le parking le long du centre sportif rue de Tongres

Signaler l'existence des parkings pour voitures, mais aussi pour piétons et assurer des cheminements piétons confortables, motiveront les usagers à les fréquenter. → Voir fiche n° 3

Equiper ces parkings de quelques arceaux vélo, encouragera certains à venir à vélo plutôt qu'en voiture.

Des efforts ont déjà été développés pour mutualiser des parkings de grande surface aux abords d'écoles pour permettre l'accès aux parents le matin, sans succès au niveau du parking de la rue d'Erquy.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Le PiCM précédent concluait qu'il était difficile de mettre en place une politique de stationnement à part des places de très courtes durées à proximité des commerces.

Nous proposons d'autres pistes :

- A chaque ouverture de commerce – accord du Bourgmestre sur l'ouverture d'un établissement public – il y a lieu de donner des instructions sur le stationnement alentours et exhorter le commerçant à stationner son propre véhicule et celui de ses employés dans une zone moins sollicitée pour laisser la place à sa clientèle.
- Les espaces de stationnement réservés à certains usages particuliers (PMR, covoiturage, livraisons, poids-lourds, dépose minute) peuvent être identifiés et marqués suivant le dispositif conventionnel (ATINGO).

Pour le stationnement sur les accotements, il est difficile de distinguer le domaine public du domaine privé, aussi il est recommandé d'imposer un règlement communal obligeant des propriétaires d'aménager un trottoir. Cela permettra de distinguer sans ambiguïté les voitures stationnées correctement de celles empiétant sur la voie publique. – décret voirie 2016.



Figure 36 : Photo d'Oupeye : distinction domaine privé – domaine public ?

A Haccourt, le développement commercial s'est effectué en intérieur d'îlot avec des aménagements de parkings privés. A part une convention de mutualisation pour une occupation en dehors des heures d'ouverture des magasins, si la nécessité s'en faisait sentir, nous ne voyons pas comment la Commune pourrait avoir une main mise sur l'occupation ou la rotation de ces parkings.

En attendant, des actions ponctuelles de sensibilisation et verbalisation menées au cas par cas seront nettement plus efficaces qu'une politique réglementaire générale impopulaire : s'adresser aux commerçants, aux enseignants, aux entreprises de mieux stationner aux abords de leur lieu de travail en fonction des besoins et des nuisances objectives occasionnées.

Actuellement les places à durée limitée – 30 ‘ sont réparties comme tel :

Lieu	Nombre
Rue Visé-Voie	4 x 2 emplacements 30’
Rue La Tour	2 emplacements 30’
Rue des Ponts	2 emplacements 30 ‘

La commune peut, évidemment, en créer facilement et les adapter moyennant un règlement de police et l’apposition d’un panneau :

Les aménagements en zone de rencontre ont tendance à supprimer des places de stationnement → voir les esquisses. Cette disposition va dans le sens d’un meilleur cadre de vie et donc de stimuler les déplacements piétons : vision Fast 2030. Dès lors on motive les automobilistes à se garer en périphérie et à se déplacer à pied.

On veillera toutefois à maintenir des places de proximité pour les livraisons et les PMR.

Cette disposition nécessite une grande communication dans sa mise en place car elle génère des changements de comportement pas toujours adéquats de la part des usagers.



#### RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D’INFORMATION ET DE PROMOTION

Si un dispositif de limitation de la durée est instauré, il y a lieu aussi de tenir compte de la demande particulière des enseignants qui stationnent généralement de 4 à 5h / jour scolaire, soit la moitié de l’année.

Une zone bleue qui réduit à 2 ou 3 heures le stationnement est efficace s’il y a un contrôle récurrent. Il est nécessaire 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.

Il en va de même du respect des zones de stationnement réservées (PMR, bus, etc.).

La politique des villes est de réduire l’offre en stationnement 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, ...). La configuration viaire des 4 coeurs de village permet difficilement ces aménagements : cf. : rue la Tour à Hermée – espace partagé de plain-pied où la part réservée actuellement à la voiture est jugée encore trop dominante, surtout du fait du stationnement de longue durée par des véhicules ventouses qui saturent les espaces offerts.

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 menée parallèlement à une politique commerciale adaptée à l’e-commerce, les modes de livraisons, ...

SOURCE À CONSULTER

---

Références CeMathèque :

CeMathèque n°11	<a href="#">Stationnement 1 : problématique générale Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité !</a>
CeMathèque n°12	<a href="#">Le stationnement : encore et toujours au cœur de la mobilité !</a>
CeMathèque n°21	<a href="#">Le stationnement – partie 3 – Besoins spécifique</a>
CeMathèque n°30	<a href="#">Le stationnement dépenalisé</a>
CeMathèque n°41	<a href="#">Stationnement 4 – Besoins de stationnement de voitures et projets immobiliers : quelle stratégie ?</a>
CeMathèque n°49	<a href="#">Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ?</a>

Liens internet : Atingo

Liens avec autres documents communaux : SOTO

## FICHE ACTION 09 : SENSIBILISATION ET PROMOTION À UNE MOBILITÉ ALTERNATIVE SCOLAIRE ET DES TRAVAILLEURS

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Les actions mises en place pour améliorer les parts modales de mobilité alternatives à la voiture doivent être accompagnées par des campagnes 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 aux abords des écoles à Oupeye, notamment liées à la circulation et au stationnement sauvage, nécessitent une gestion d'un point de vue de la réorganisation de ces endroits et également au niveau de la sensibilisation de parents, élèves, enseignants et personnel de l'école.

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

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : Charte pour les aménagements piétons  
 Fiche 02 : Réseau piéton  
 Fiche 03 : Signalisation réseau piéton  
 Fiche 04 : Réseau cyclable  
 Fiche 05 : Signalisation réseau cyclable  
 Fiche 06 : Stationnement cyclable  
 Fiche 11 : Transport Marchandise par route  
 Fiche 12 : Mobilité scolaire  
 Fiche 15 : Service de mobilité et Information au citoyen

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Actions permanentes intensifiées dans 5 ans



### ACTEURS

Commune de Oupeye  
 Asbl locales diverses  
 SPW

### FINANCEMENT

SPW -MI : semaine de la Mobilité (appel à projets)  
 SPW – EMSR : formation et aménagement (appel à projets)

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>16</sup>

## IMPACTS

INDICATEURS DE RÉSULTAT <sup>16</sup>		IMPACTS
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voitures partagées</li> <li>• Nombre d'usages du taxi social</li> <li>• PDE communal ou enquête</li> <li>• Prime vélo octroyée</li> <li>• Centrale mobilité : nombre d'appels</li> <li>• Service location vélo</li> </ul>	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commune active dans la mobilité alternative</li> <li>• Belle image de marque</li> <li>• Moins de bruit</li> <li>• Moins de pollution</li> <li>• Cadre de vie plus agréable</li> <li>• Adhésion de la population à la politique de mobilité communale active</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personnel au service mobilité</li> <li>• Nombre d'emplacements vélo à l'école</li> <li>• Nombre d'élèves se rendant à l'école à vélo</li> <li>• Nombre d'enfants se rendant à l'école à pied</li> <li>• Nombre de Semaines Mobilité organisées</li> <li>• Nombre de participants</li> <li>• Nombre brevets cyclistes école</li> <li>• Nombre d'articles diffusés dans la presse</li> <li>• Nombre d'articles Facebook, etc.</li> <li>• Nombre visites de l'onglet mob. Sur le site internet de la Commune</li> <li>• Nombre d'enseignants EMSR</li> </ul>	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Découragement des acteurs au vu de la lenteur de la mise en place d'une telle politique</li> <li>• Coûts difficiles à justifier pour son faible impact au début</li> </ul>

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

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

- Pollution ;
- Bruit ;

<sup>16</sup> La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF



- 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 parkings de co-voiturage peut motiver les automobilistes à changer leurs habitudes. Les parkings de co-voiturage (à encore devoir identifier) doivent être mieux signalés et renseignés sur le site internet et page Facebook de la Commune pour informer les utilisateurs de leur existence. Seul le parking du Château a été identifié comme aménageable en Mobipôle incluant le co-voiturage. Les autres parkings de dissuasion, hors communes, sont tout-à-fait suffisants : Argenteau, Trilogiport, complexe commercial à Herstal à la sortie n°35 de la E42, ou encore celui de Bassenge le long de la E313 – sortie n° 33.

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.

Aussi il s'arrangera pour entrer en contact avec l'Intercommunale de développement économique et les divers clubs d'entreprises au sein des ZAE pour motiver ces personnes relais à jouer leur rôle d'acteurs du changement.

## LES ACTIONS EN MILIEU SCOLAIRE

### PRINCIPES GÉNÉRAUX

Pour améliorer l'**accessibilité multimodale** aux établissements scolaires, 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 matière de déplacements.

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 enfants 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 +/- 3km ;
- Prendre le bus ; il y a souvent un arrêt de bus à proximité d'une école.

**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 and 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.

### MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

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.

### ENQUÊTE SCOLAIRE

Le SPW n'assure plus les enquêtes scolaires qu'il avait mis sur pied jadis.

Avec les technologies actuelles, des communes ont créé une enquête en ligne simplifiée sur format *Google Forms* permettant via un smartphone de faire participer rapidement des parents à l'enquête scolaire et permettre avec peu de moyens d'avoir :

1. Une idée du retour d'un tel dispositif d'enquête et donc de la motivation au changement ;
2. Une idée des habitudes des parents ;
3. Un support de sensibilisation ;

4. La possibilité de traiter les données (statistiques) et objectiver les efforts et aménagements à entrevoir ;
5. Bien déterminer quels sont les aménagements à faire ou actions à mener en fonction du profil des parents qui fréquentent l'école.

## OUTILS PÉDAGOGIQUES

---

La Région wallonne propose des outils pédagogiques sur son site directement téléchargeables <sup>17</sup>.

## FORMATIONS DES ENSEIGNANTS

---

Les enseignants peuvent profiter de formations gratuites pour devenir référent EMSR – éducation mobilité sécurité routière (<http://mobilité.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](mailto: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](http://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.

---

<sup>17</sup> [Les brochures \(wallonie.be\)](#)

- **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** (Figure 37). Cette initiative est proposée à partir de 10 ans, 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 :

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



Figure 37 : 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 à 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 (Figure 36). 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 38 : 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.

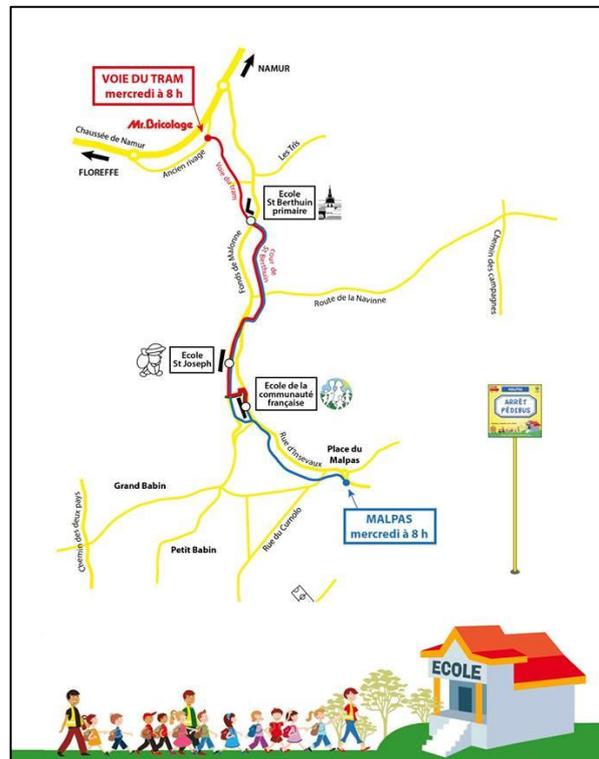


Figure 39 : Exemple d'itinéraires de pédibus (Source : école Saint-Joseph Malonne – Namur)

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://Le Pédibus (wallonie.be)) ; [Le Vélobus \(wallonie.be\)](http://Le Vélobus (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-pédélecs. 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 : Sécurithèque – 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.

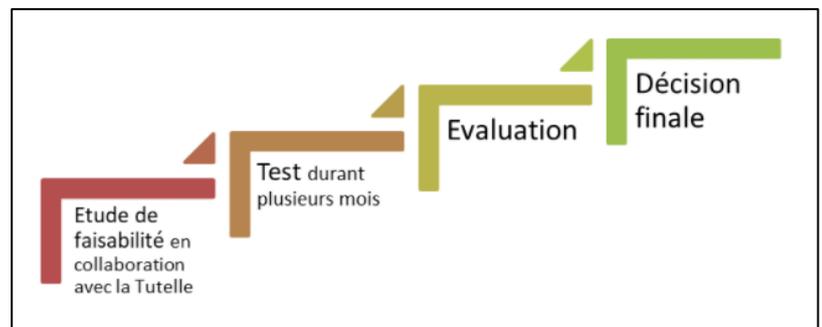


Figure 40 : Extrait Sécurithèque

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](http://www.koalift.com)
- **Cemabulle** (FR) : <https://cmabulle.fr><sup>18</sup>

<sup>18</sup> Serait en faillite : info du 09/2022

## LES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES

### PRINCIPES

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 (→ voir le Club des entreprises des Hauts Sarts) 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 \(UWE\)](#)
- [SNCB-Mobilpol](#)

La Commune en association avec d'autres 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>



## 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.

## UN SERVICE MOBILITÉ COMMUNAL

### LE CONSEILLER EN MOBILITÉ (CEM)

---

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 n° 15 - 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 ou encore le comité d'accompagnement PIWACY.

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.

### CENTRALES DE MOBILITÉ

---

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).

L'agence locale de la Basse-Meuse réunissant Visé et Oupeye offre un service local à la demande complémentaire aux services assurés par les TEC ainsi qu'une offre de déplacements pour les PMR gérée par les CPAS.

Aussi avec la complexité des offres en matière de mobilité mais aussi des besoins sur un territoire de plus en plus étendu, la future agence de **Mobilité de Liège Métropole** pourra jouer le rôle de guichet d'information centralisé pour informer correctement le citoyen sur les différents services offerts.

L'actuelle plateforme **MobilityinLiègeMétropole**<sup>19</sup> est une première initiative de mutualisation de l'information et du développement de la multimobilité sur un territoire donné.

Il y a lieu de collaborer à son développement et l'alimenter de toute information pertinente.

Il y a lieu aussi d'en faire la publicité et d'encourager le lecteur à prendre connaissance de tous les principes qui y sont développés → voir fiche n° 15

## LE MOBIPÔLE : UNE 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 éventuels services additionnels aux navetteurs.

Pour information, la notion de Mobipôle dans la littérature s'adresse essentiellement aux gares qui peuvent devenir des pôles 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'usager-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, maison médicale, ...

Une directive a développé ce principe en Région wallonne et propose d'appliquer cette notion de Mobipôle ou Mobipoint à tout site où il y a échange de modes de déplacement.

Une grille de classement détermine la taille du point allant de l'XL au XS.

## AUTOPARTAGE ET APPLICATIONS DIGITALES

Une voiture reste immobile en moyenne 95 % de son temps ! Fort de ce constat, plusieurs opérateurs ont investi dans 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.b](http://www.cambio.b)) ;

<sup>19</sup> <https://www.mobilityinliegemetropole.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.e](http://www.wibee.e) ;
- Les plateformes d'autopartage de Mpact : [www.cozywheels.be](http://www.cozywheels.be) ou [www.cambio.be](http://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 COVOITURAGE

Développer le covoiturage (ou « *carpooling* ») à Oupeye 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 d'un véhicule qui est déjà prévu pour un trajet, l'objectif du conducteur non professionnel étant de remplir au maximum son véhicule. Cela amène divers avantages individuels comme le partage des dépenses, développer le lien social, etc. et collectifs, à savoir, taux de remplissage des véhicules supérieure, diminuer les embouteillages et la pollution.

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.b](http://www.carpool.b)) ;
- **BlaBlaCar**, active au niveau européen, pour les trajets longues distances ([www.fr.blablacar.be](http://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](http://www.koalift.com) ;
- **Cemabulle** ( R ) : <https://cmabulle.fr><sup>22</sup>.

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.

<sup>21</sup> Serait en faillite : info du 09/2022

<sup>22</sup> Serait en faillite : info du 09/2022

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 existantes desservant Oupeye 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.

La Commune d'Oupeye juge que les parkings de co-voiturage sont développés essentiellement dans les communes limitrophes ( Herstal, Visé, ... ) à proximité des entrées et sorties d'autoroute. Elle s'engage à en faire la promotion tout en développant la communication de son propre parking de co-voiturage implanté au centre d'Oupeye et intégré dans le Mobipôle S du Château.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

### 1. AMÉNAGER DES RUES SCOLAIRES

Par ordre de priorité:

- Avenue Edouard Remy à Hermalle

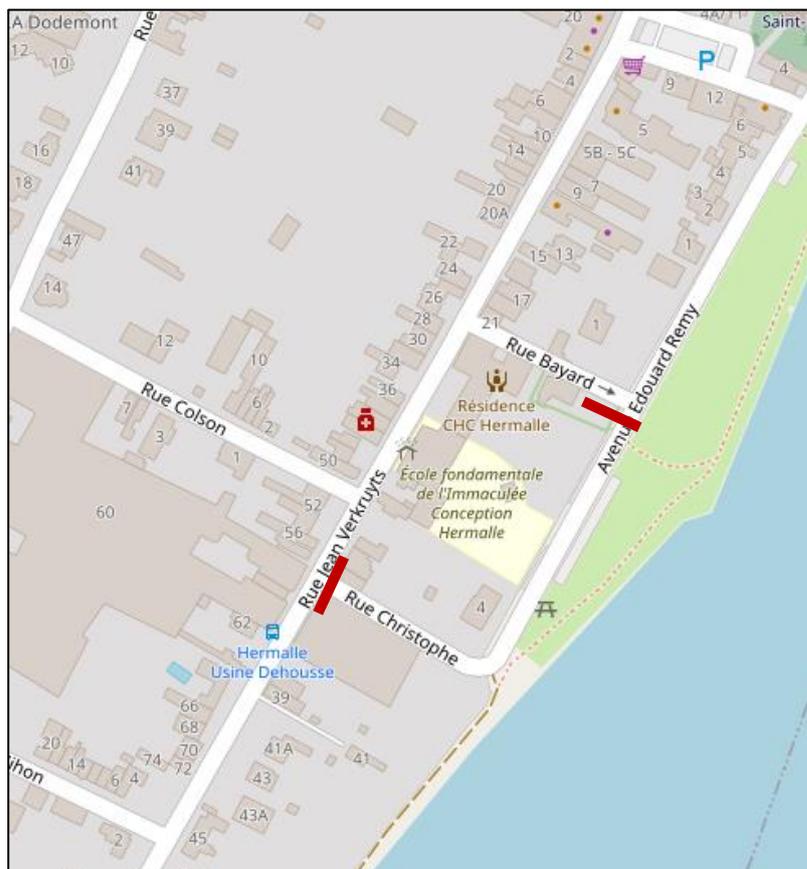


Figure 42 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire

- Voie du Puits à Houtain-Saint-Siméon

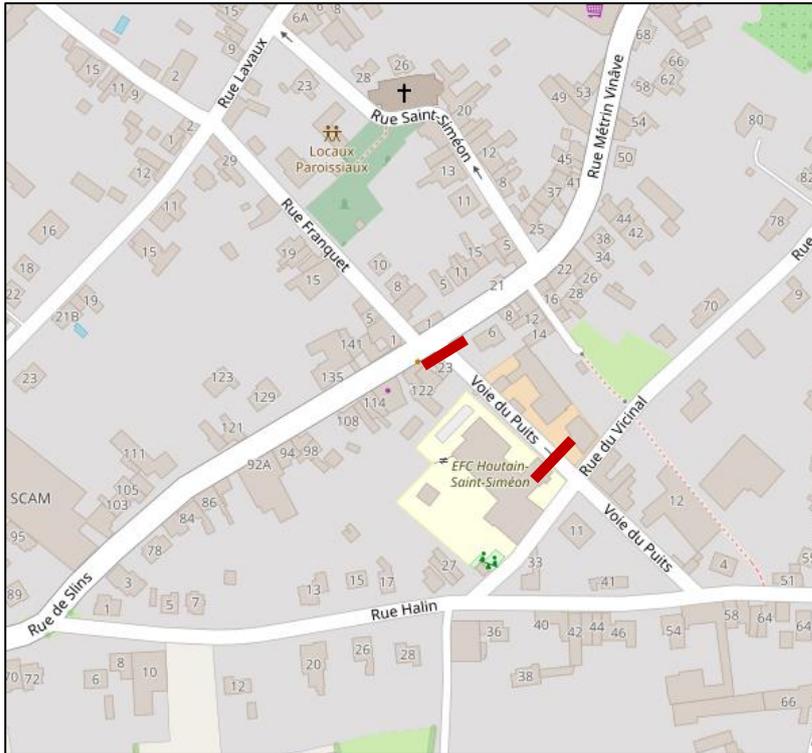


Figure 43 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire 2

- Rue Hachette à Heure-le-Romain

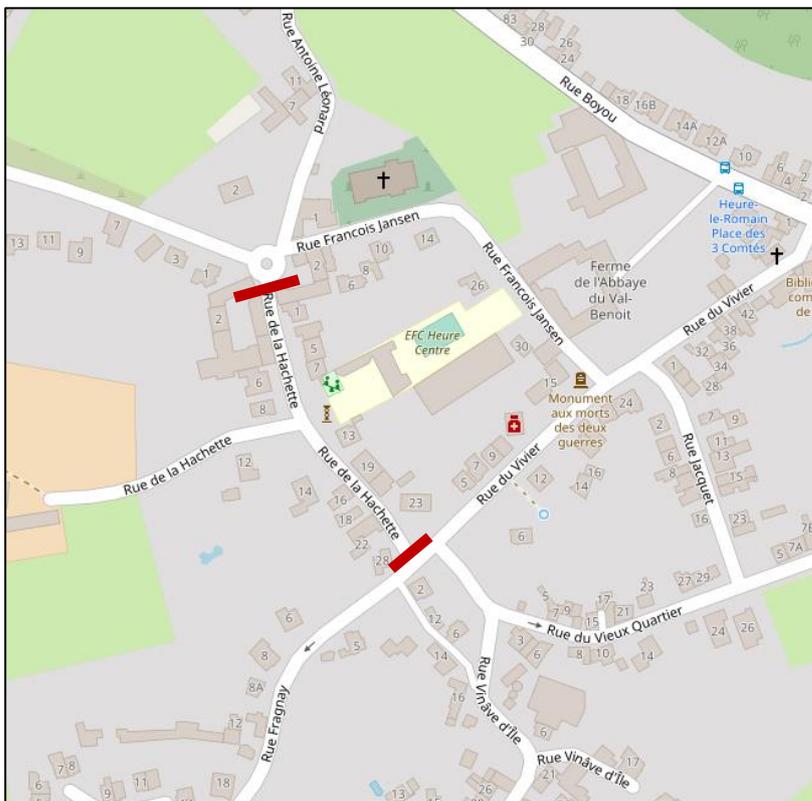


Figure 44 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire 3

- Rue Cockroux à Oupeye

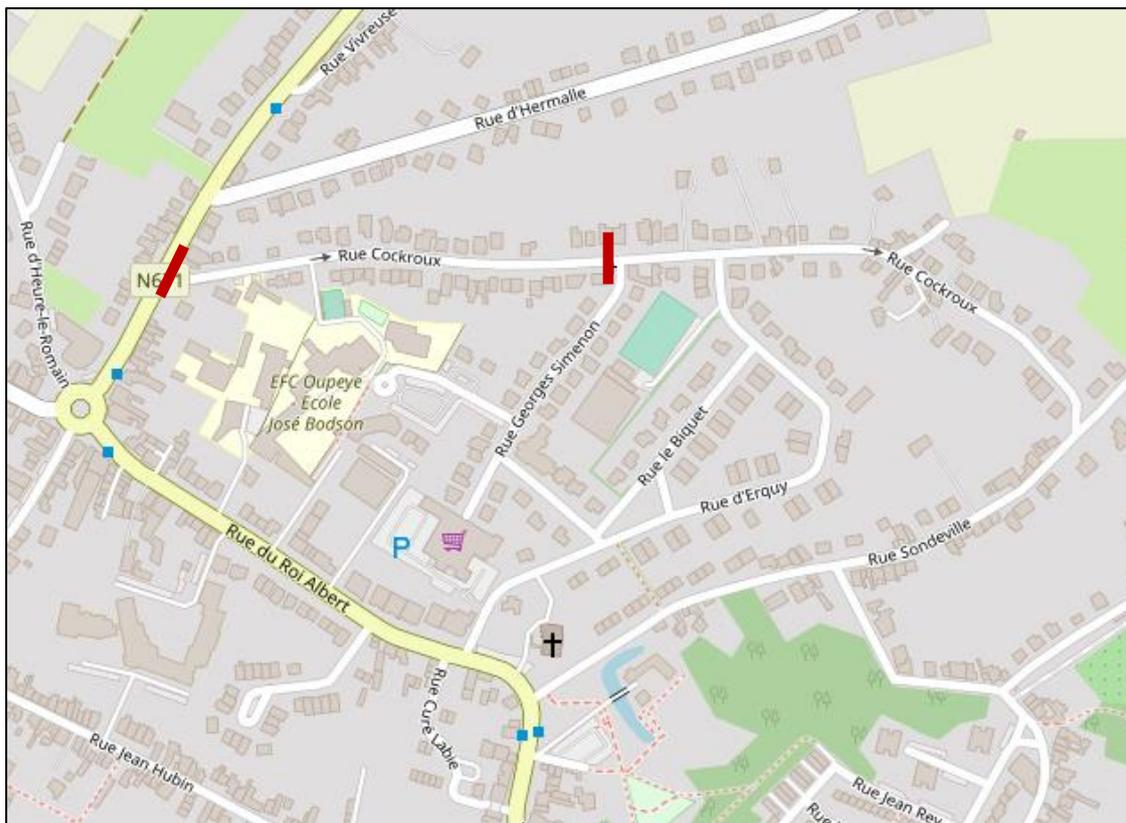


Figure 45 : Proposition d'aménagements pour rue scolaire 4

Les autres implantations ne s'y prêtent pas, soit le tronçon de rue est trop long pour être coupé, soit trop d'habitants seraient impactés, soit la voirie connaît un trafic trop important, soit le besoin ne s'en fait pas ressentir au vu du nombre d'enfants fréquentant l'établissement.

Toutefois, la rue scolaire au niveau de la rue Cockroux s'y prête **si et seulement si** des aires de stationnement le long de la rue Roi Albert sont possibles et que la traversée soit sécurisée au même titre que le passage piéton avec commande de feux tricolores existants.

## 2. ACTIONS DANS LES ÉCOLES

Lors du placement des arceaux à vélo, organiser des actions menées par des associations et désigner un référent Mobilité dans chaque implantation motivant éventuellement des bénévoles ou parents à encadrer les actions.

## 3. AMÉNAGER LE PARKING DU CHÂTEAU D'OUPEYE EN MOBIPÔLE ET ORGANISER SA PUBLICITÉ

A Oupeye, le site du Château pourra accueillir un Mobipôle de taille S car il sera desservi par une ligne de bus structurante – ligne 7 du TEC. Son arrêt pourrait être équipé d'une série d'aménagements tel qu'un abri vélo couvert et sécurisé, un affichage avec le temps d'attente, des armoires BPost mais aussi d'un parking de co-voiturage déjà existant mais mieux intégré dans la multimobilité.



Une fiche dans le cadre du PIMACI 2022-2024 a été introduite pour bénéficier de subsides dans le cadre d'un droit de tirage.

De même, les gares de Visé et Milmort sont appelées à revêtir aussi le nom de Mobipôles de classe variable (M) en fonction du nombre de modes de déplacements différents qui y convergent (+ taxi, voiture partagée, ...).

La publicité des services rendus en matière de mobilité de ces 2 sites doit être développée au niveau de la plateforme MobilityinLiègeMétropole mais aussi en relais sur les réseaux sociaux alimentés par la Commune ainsi que sur son site internet.

#### 4. DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS POUR RÉDUIRE LA CONGESTION DES VOITURES AUX HEURES D'ENTRÉE ET SORTIE DES ÉCOLES :

- Le cas d'Hermée avec l'école du Val d'Aaz et l'école Saint Joseph → voir fiche mobilité scolaire
- Le cas d'Oupeye avec l'école José Bodson et l'école Saint André → voir fiche mobilité scolaire

### RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Les communes sont appelées de plus en plus à jouer un rôle de sensibilisation, promotion et information.

Ce n'est pas sa fonction première. Généralement les moyens financiers et humains manquent cf. – audit de la politique cyclable dans le cadre de PiWaCy.

On peut espérer qu'à tous niveaux des pouvoirs publics, les responsables en prennent conscience et donnent les moyens de leurs ambitions.

Toute action organisée auprès des écoles nécessite une très grosse entreprise d'information et de sensibilisation à répéter chaque année scolaire aussi bien auprès des parents et élèves, mais aussi auprès des enseignants.

Dès lors, sans un référent mobilité permanent dans chaque implantation scolaire servant de relais, la mise en place d'actions durables risque d'être difficile.

SOURCE À CONSULTER

Références CeMathèque :

CeMathèque n°2	<a href="#">Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité - PCM</a>
CeMathèque n°7	<a href="#">Une réunion ? Et si on en parlait.</a>
CeMathèque n°44	La <a href="#">voiture en partage</a>
CeMathèque n°15	<a href="#">L'intermodalité dans le ransport des personnes</a>
CeMathèque n°14	L'intermodalité <a href="#">dans le ransport des personnes</a>
CeMathèque n°18	<a href="#">Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?</a>
CeMathèque n°34	<a href="#">Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?</a>
CeMathèque n°20	<a href="#">Territoires, mobilité et aménagements en zone rurale</a>

Liens avec autres documents communaux : SOTO

Lien inter et : Atingo, Tous à pied, Gracq et ProVélo

## FICHE ACTION 10 : RÉSEAU ROUTIER – HIÉRARCHIE VIAIRE

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le territoire d'Oupeye est parcouru par de nombreuses voiries régionales. La Commune est donc tributaire de la dynamique régionale pour leurs réaménagements adaptés aux nouveaux modes de déplacement. – décret du 04/04/2019.

Le pont qu'emprunte la N618 au-dessus du canal Albert est hautement stratégique pour le trafic de transit et pour les habitants d'Oupeye voulant se rendre à Visé qui offre bon nombre de services (commerces, écoles secondaires, train, ...).

Le carrefour N618 – N671 rue de Tongres # rue d'Eben à Haccourt est stratégique pour dévier le transport de marchandises vers la N602 par le pont-barrage de Lixhe et rejoindre la E25 à l'échangeur de Moelingen.

La N671 venant d'Herstal et traversant Oupeye est une voirie structurante de transit qui forme une véritable cassure dans les mouvements est-ouest (carrefours à réguler). Elle traverse les 2 principaux noyaux d'habitat ; ce qui ne simplifie pas la gestion du trafic de transit qui traverse une zone qui devrait être apaisée et qui nécessite dès lors des aménagements tels que parkings, accès aux écoles, accès aux commerces, ...

Également le réseau des voiries de liaison, la collecte des véhicules privés jusqu'aux petites voiries de desserte doit être organisé pour que le gabarit de chaque voirie soit adapté au trafic existant ou souhaité.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 11 : Transport Marchandise par route  
Fiche 13 : Aménagement de zones apaisées  
Fiche 14 : Développement territorial

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Adaptation permanente au fur et à mesure des aménagements



### ACTEURS

Commune de Oupeye  
Atingo  
SPW pour les voiries régionales  
SPW Carto pour WalOnMap  
OpenStreetMap  
Gestionnaires de PS : Waze, tom-tom, ...

### FINANCEMENT

Pas de coût en jeu

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Nulle

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>23</sup>

- Nombre EVP/rue
- Nombre EVP/rue HPM
- Nombre EVP/rue HPS
- Résultats d'analyseur de trafic
- Résultats des TELRAAM
- Vitesse commerciale des TC
- Nombre d'excès de vitesse
- Rapport modal voiture/mobilité alternative dans les déplacements domicile/travail
- Nombres de PDE enregistrés
- Nombre de zones 30, 20 km/h
- Nombre d'accidents

## IMPACTS

- +
- Qualité de l'air aux abords des écoles
- Décongestion des voiries aux heures de pointe
- Amélioration du cadre de vie
- Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées
- Niveau du bruit
- 
- Manque de coordination à l'échelon régional de cette hiérarchie

Plusieurs habitants de la commune de Oupeye ont pu recevoir plusieurs caméras Telraam qui vont permettre de monitorer les véhicules sur plusieurs tronçons. Ceux-ci arrivent parfois un peu tard pour l'étude du présent PCM, mais permettent de vérifier si les actions proposées collent bien avec les vitesses et nombre de véhicules comptés par ces Telraam. Cependant, ces caméras sont encore peu nombreuses et les citoyens intéressés par le sujet de la mobilité sont invités à se renseigner sur les possibilités d'en mettre une chez soi<sup>24</sup>. Ex : Rue du roi Albert :

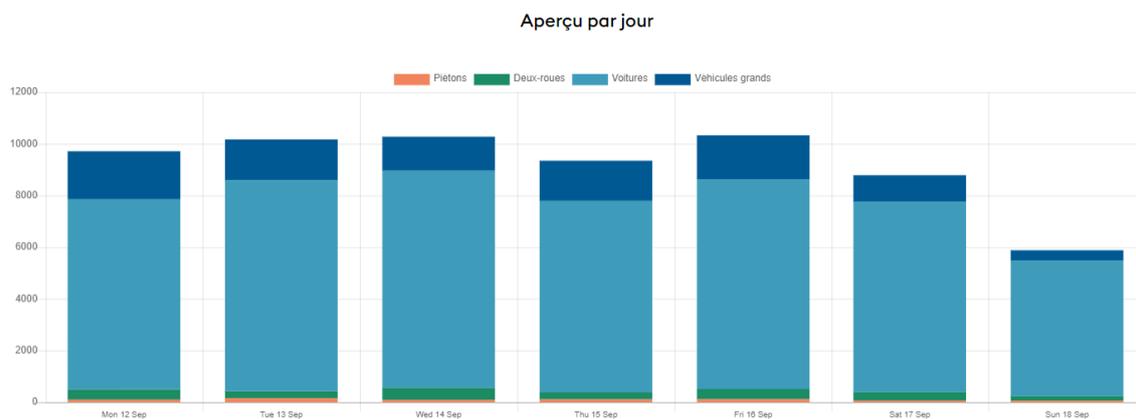


Figure 46 : Extrait site Telraam à titre d'exemple

<sup>23</sup> La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF

<sup>24</sup> Données récupérées le 24/10/2022 sur <https://telraam.net/fr>

### Vitesse des voitures

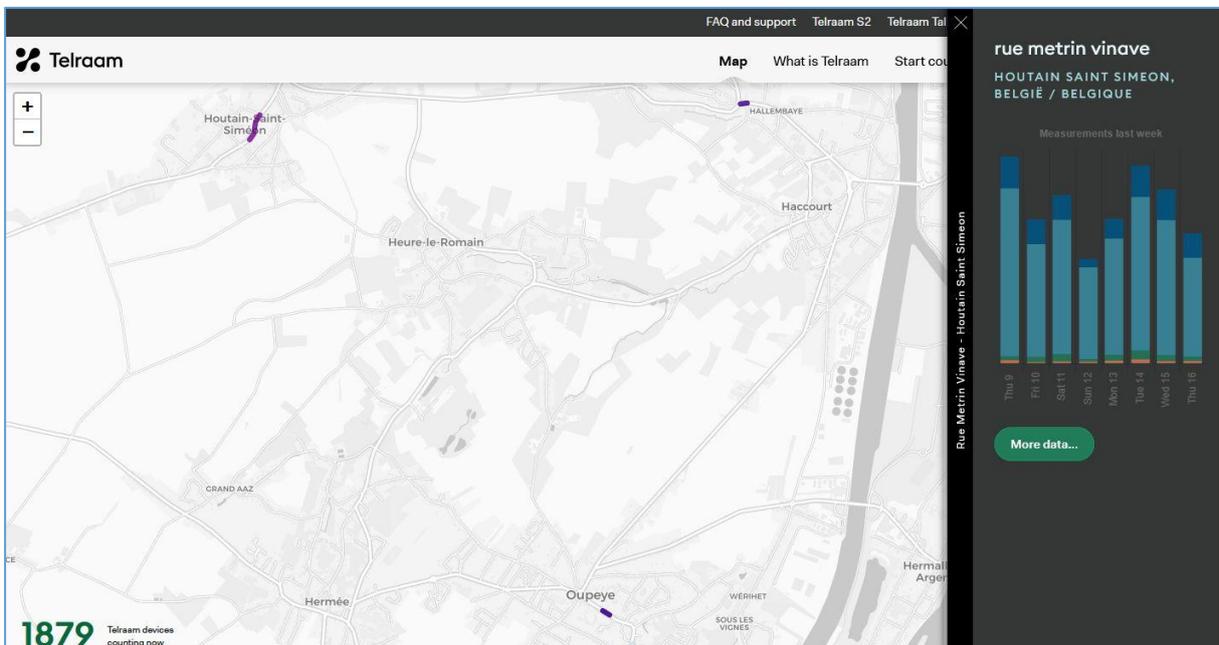
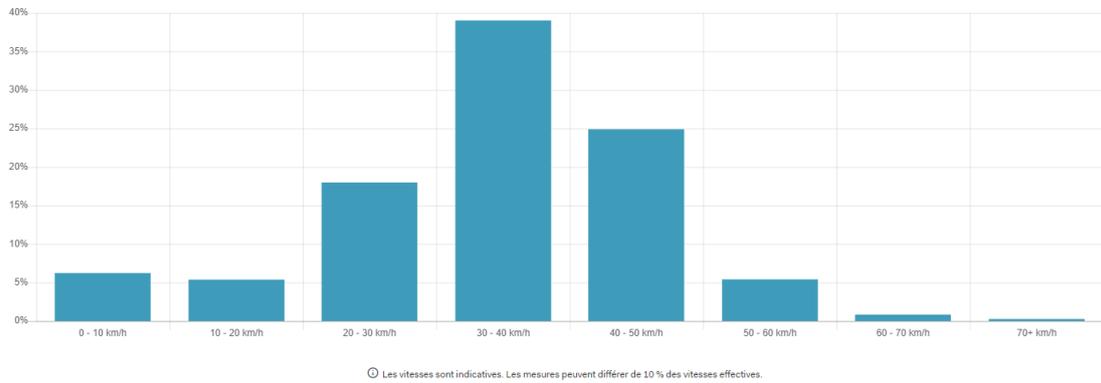


Figure 47 : carte des dispositifs Telraam à Oupeye

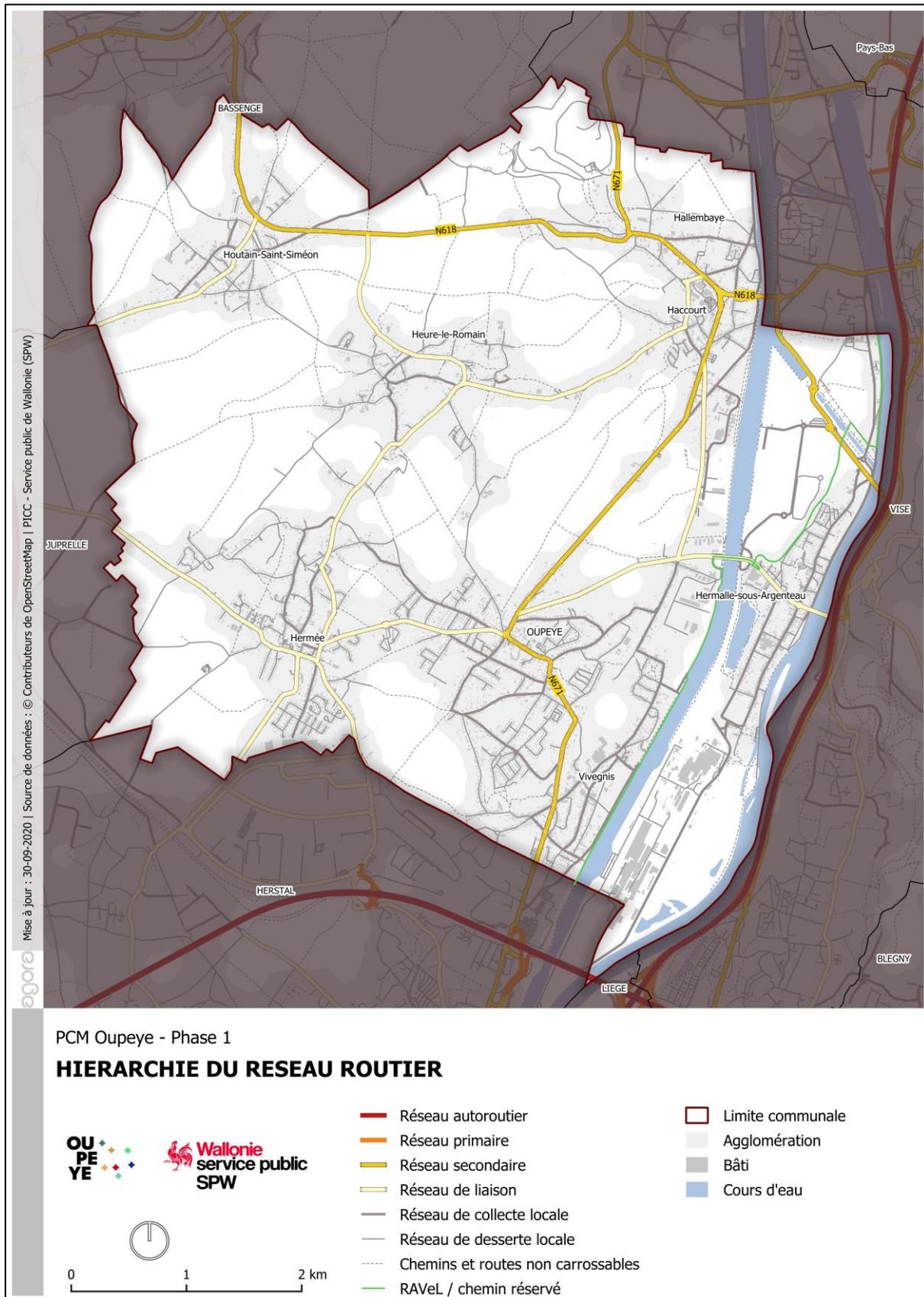


Figure 48 : Carte de la hiérarchie du réseau routier (Source : PICC ; SPW, 2021)

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

La hiérarchie viaire est une **classification des voiries**, basée sur leur fonction au sein du réseau de voiries communales et supracommunales.

Cette classification comporte 6 catégories :

1. Réseau autoroutier
2. Réseau primaire
3. Réseau secondaire
4. Réseau de liaison locale
5. Réseau de collecte locale
6. Réseau de desserte locale

Au sein des voiries appartenant aux 3 premières catégories, la fonction de transport est prédominante ; elles ont vocation à permettre le déplacement, rapide et sans encombre, des personnes et des biens.

Au sein des voiries appartenant aux 3 dernières catégories, la fonction d'accessibilité est prédominante ; elles ont vocation à permettre de diriger les personnes et les biens entre leur origine / leur destination et les voiries des 3 premières catégories.

La classification d'une voirie dans l'une ou l'autre de ces catégories **conditionne ses principales caractéristiques** : profil de la chaussée, limitation de vitesse, etc.

Le schéma de hiérarchie viaire a, dès lors, pour **objectif** de spécifier la fonction de chaque voirie au sein du réseau viaire communal.

Dans le cadre du présent PCM, les modifications recommandées sont limitées et découlent de propositions faites au sein des autres volets.

Pour dissuader le trafic de fuite dans des rues dont le gabarit n'est pas approprié, des dispositifs d'aménagements de chaussée existent : carrefour avec oreilles, trottoir traversant, chicane, coussin berlinois, rétrécissement, zone de stationnement sur la chaussée, rétrécissement des bandes de circulation, plantations, réseau de sens uniques et SUL pour allonger les cheminements des véhicules non désirés.

Des contrôles via caméra ANPR sur les accès aux différentes ZAE et Triligiport sont à placer pour vérifier le respect de la signalisation. Un système de verbalisation systématique doit être mis en place à un niveau supracommunal.



## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

Vu l'entourage des autoroutes E313, E40 et E25, en cas de congestion, les véhicules légers comme lourds auraient tendance à quitter l'autoroute et emprunter les voiries communales pour rejoindre plus loin l'axe routier abandonné volontairement après la zone de congestion ou pour emprunter un parcours non taxé.

Ceci est à démontrer, car les résultats donnés par la traçabilité des détenteurs de GPS Tom-Tom, soit 10 % des usagers de la route ne le démontrent pas de manière significative, ni la traçabilité des données Viapass.

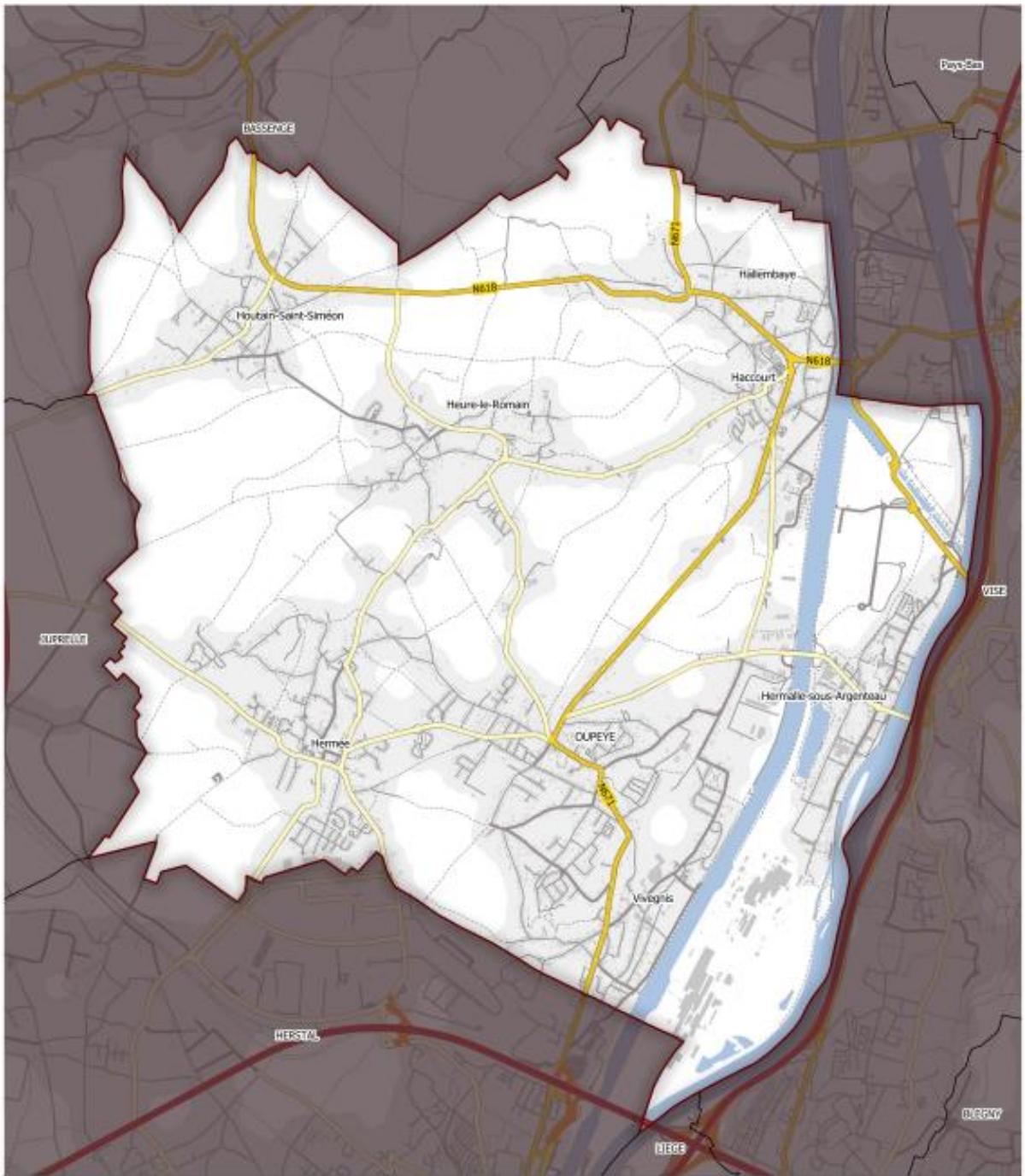
L'activité économique implantée sur le territoire d'Oupeye est très importante générant de nombreux transports de livraison et d'enlèvement.

Préserver les quartiers résidentiels et commerçants de ce trafic est primordial. Voir fiche action n°11. La Commune a mis un important dispositif d'interdiction de +5t.

Des signalisations sont placées pour interdire le trafic de marchandises sur le territoire d'Oupeye et le concentrer sur les axes appropriés qui desservent des ZAE.

Ainsi le réseau viaire devient :

Mise à jour : 02-2023 | Sources de données : © Contributeurs de OpenStreetMap | PICC - Service public de Wallonie (SPW)



PCM Oupeye - Phase 3  
**HIERARCHIE DU RESEAU  
ROUTIER PROJETÉ**



0 1 2 km

- |                                    |                  |
|------------------------------------|------------------|
| Réseau autoroutier                 | Limite communale |
| Réseau primaire                    | Agglomération    |
| Réseau secondaire                  | Bâti             |
| Réseau de liaison                  | Cours d'eau      |
| Réseau de collecte locale          |                  |
| Réseau de desserte locale          |                  |
| Chemins et routes non carrossables |                  |

Figure 49 : Carte de la hiérarchie du réseau routier projeté (Source : PICC ; SPW, 2021)



L'objectif est de rendre cohérente, la hiérarchie du réseau viaire, les vitesses pratiquées et l'aménagement des voiries pour que leur gabarit soit adapté au trafic souhaité.

Ainsi le PCM propose d'intervenir sur certains carrefours, certains tronçons de rue en y imposant des limitations de tonnage ou de vitesse et en proposant des aménagements pour faire respecter ces vitesses et surtout pour apaiser les quartiers environnants en dissuadant de la sorte le trafic de fuite à continuer à passer par là.

Les fiches actions n°11 et 13 traitent de ces aménagements.

Il n'y a pas lieu d'échanger des tronçons de réseau entre la Région et la Commune ; cette dernière souhaite organiser le trafic en fonction du réseau de distribution et de liaison tel qu'actuel.

Oupeye a déjà beaucoup travaillé sur les vitesses limitées, instaurant des zones 30 dans les quartiers résidentiels et aux abords des écoles.

A l'instar des grandes villes qui créent des mailles 30, la Commune souhaite créer des zones 20 et 30 homogènes reprenant plusieurs voiries de type résidentiel regroupées sous forme de quartier résidentiel (zone 20 km/h ou zone 30).

Cette disposition permet d'uniformiser la politique de limitation de vitesse en rapport étroit avec la fonction de la voirie et non pas nécessairement en fonction de son gabarit.

Cette politique de limitation de vitesse va ainsi de pair avec la hiérarchie viaire.

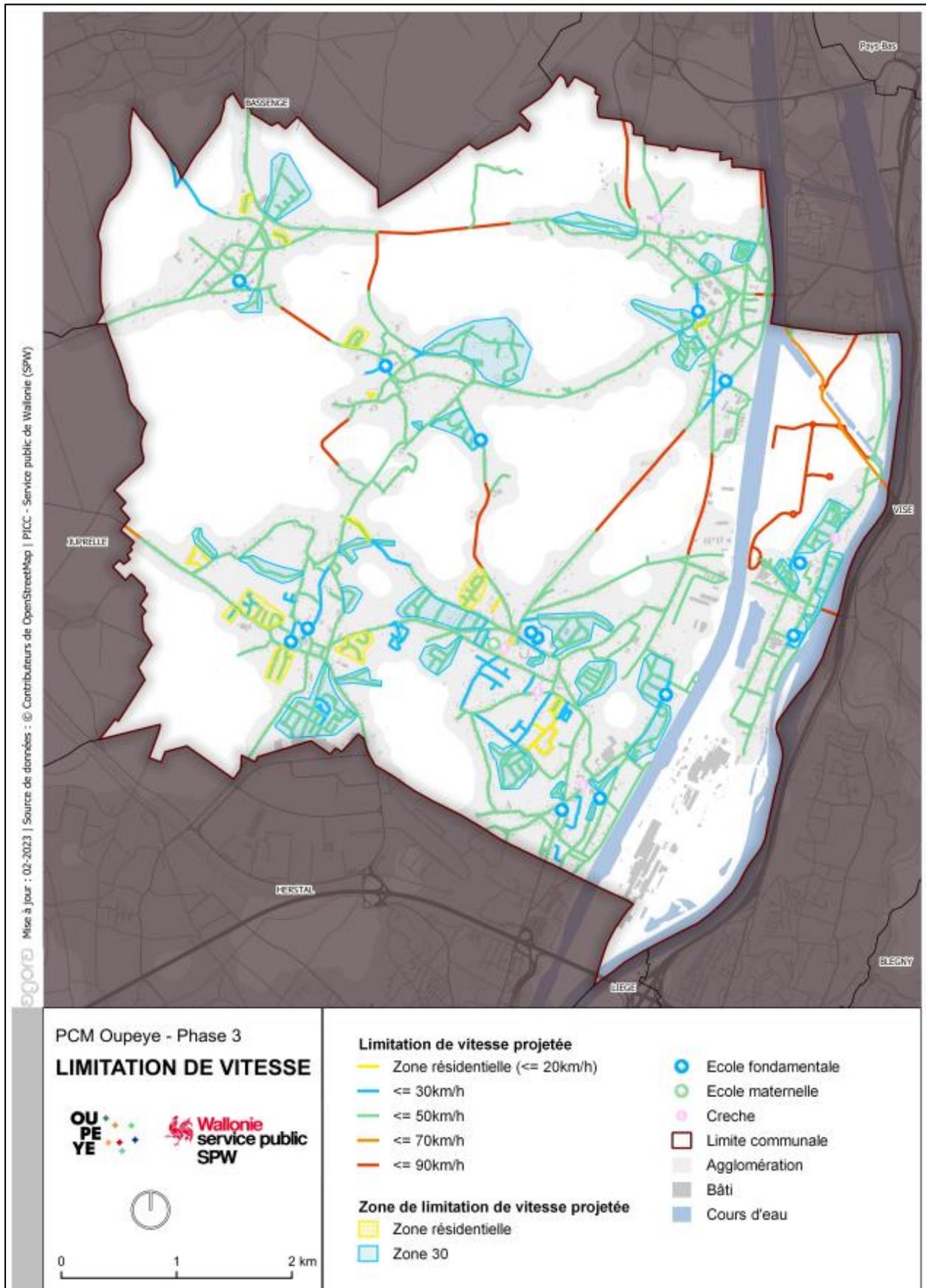


Figure 50 : Carte de la limitation de vitesse (Source : PICC ; SPW, Commune)



## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

- Agora a adapté la carte interactive OpenStreetMap dans le cadre du présent PCM et la Commune peut aussi la transmettre au service de cartographie de la Région wallonne pour bon usage par après en fonction des changements opérés par la suite.
- Demander aux opérateurs de GPS de ne pas signaler tel ou tel réseau ou parcours alternatif conformément à la nouvelle version d'OpenStreetMap.
- Maintenir le réseau convoi exceptionnel en orientant, toutefois, le charroi vers le pont-barrage de Lixhe via la N602.
- Contrôler via des caméras ANPR le trafic de transit réel et verbaliser.

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

Travailler de concert avec la SPW-MI et les communes limitrophes dans l'esprit du PUM.

## SOURCE À CONSULTER

---

OpenStreetMap

## FICHE ACTION 11 : TRANSPORT MARCHANDISES PAR ROUTE

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Depuis l'implantation du Trilogiport, les communes de Visé et d'Oupeye s'associent avec les services régionaux pour analyser l'évolution du trafic marchandises au fur et à mesure de la mise en activité des entreprises autour du port.

Ce groupe de travail se réunit régulièrement.

Avec la reconversion du site de Chertal, l'extension de la ZAE des Hautes Sarts, mais aussi la zone d'activité qui s'étend le long du canal, avec le développement du e-commerce, les livraisons sont de plus en plus nombreuses générant des circulations de camions et camionnettes dans tous les quartiers.

Avec la congestion répétée de la E42, la suppression de la A601 et les tentatives des camionneurs à réduire les trajets taxés, le territoire d'Oupeye doit gérer un trafic marchandises difficile à canaliser entre le trafic de transit, le trafic de fuite et les livraisons sur son territoire.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative

Fiche 10 : Réseau viaire - hiérarchie

Fiche 13 : Aménagement de zones apaisées

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

Commune de Oupeye

Liège Métropole

Communes limitrophes

Spi et société de gestion des ports et clubs entreprises

SPW-MI

### FINANCEMENT

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

+/- 190 € / panneau +poteau

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>25</sup>

- Résultats suivi Telraam

## IMPACTS

- +
- Amélioration du cadre de vie
- + Sécurisation des voiries communales
- 

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Les poids lourds (PL) constituent, par leur gabarit, poids, nuisances sonores et émissions de gaz d'échappement, un facteur non négligeable du trafic routier. Ceux-ci ne passent donc pas inaperçus sur les voiries, en particulier lorsque ces derniers utilisent en nombre des routes jugées inadaptées à leur passage, comme des voiries communales traversant les centres des villages.

A part les transports exceptionnels, de façon générale, on ne peut pas tirer de règles concernant le choix d'itinéraires et le réseau routier préférentiel du trafic de poids lourds. Dans certaines situations, celui-ci aura tendance à préférer le réseau primaire (voies rapides, autoroutier), et dans d'autre cas, il choisira des voiries plus locales, en particulier lorsque seules celles-ci permettent l'accès au réseau depuis son point d'origine ou sa destination.

Selon les observations, la mise en place du prélèvement kilométrique « VIAPASS » sur le réseau belge depuis 2016 n'a pas changé les choix d'itinéraires des chauffeurs routiers. Toutefois, comme dans chaque secteur d'activité, une augmentation des charges motive une recherche à en minimiser ses répercussions, et cela peut se traduire à certains endroits par une recherche d'un itinéraire évitant les routes payantes ou de trop longs détours.

Dès lors, il a déjà été constaté que le trafic poids lourds évite ponctuellement le réseau rapide payant et qu'un report s'est donc produit vers des routes plus locales. Cependant, ce transfert reste néanmoins ponctuel et ses causes précises sont à identifier et à gérer au cas par cas.

Quant aux plaques d'immatriculation étrangère, il est reconnu que bon nombre de compagnies de transport belge immatriculent leurs camions à l'étranger.

D'autre part, pour répondre à une demande très fluctuante, et pour rester à flux tendu, la plupart des compagnies belges occupent des sociétés étrangères en sous-traitance ou passent par des sociétés d'affrètement intermédiaires.

A partir de ce fait, il est quasi impossible d'identifier les transporteurs habituels pour envisager des actions d'information ou de sensibilisation.

<sup>25</sup> À part les statistiques de Viapass, il est difficile d'objectiver des données. Mettre un analyseur de trafic ponctuellement au cas par cas.



## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

Vu la configuration du réseau régional, il semble intéressant de dévier les camions venant de la N618 vers la N671 et enjamber le pont des Cimentiers vers le pont barrage de Lixhe.

Ainsi l'esquisse proposée du carrefour modifie les priorités en rendant la N671 inférieure à la N618 au carrefour # rue d'Eben – rue de Tongres. La signalisation allant de pair avec cette nouvelle configuration de carrefour.

On en profite pour sécuriser les cheminements piétons et les entrées de voiries à caractère résidentiel pour éviter tout trafic de fuite.

Il y a lieu aussi d'interdire :

- Les > 5t rue de Slins en concertation avec Juprelle ;
- Rue d'Herstal où une interdiction de > 5 t doit être remise ;
- Sur Vivegnis, Hermalle et Haccourt, canaliser les PL sur les axes prévus à cet effet autour du Trilogiport, les ZAE et axes autoroutiers.

**DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE**

À Haccourt

1. Réaménager le carrefour rue d'Eben-rue de Tongres pour orienter les PL vers le pont-barrage de Lixhe et rejoindre l'autoroute E25 – sortie1.

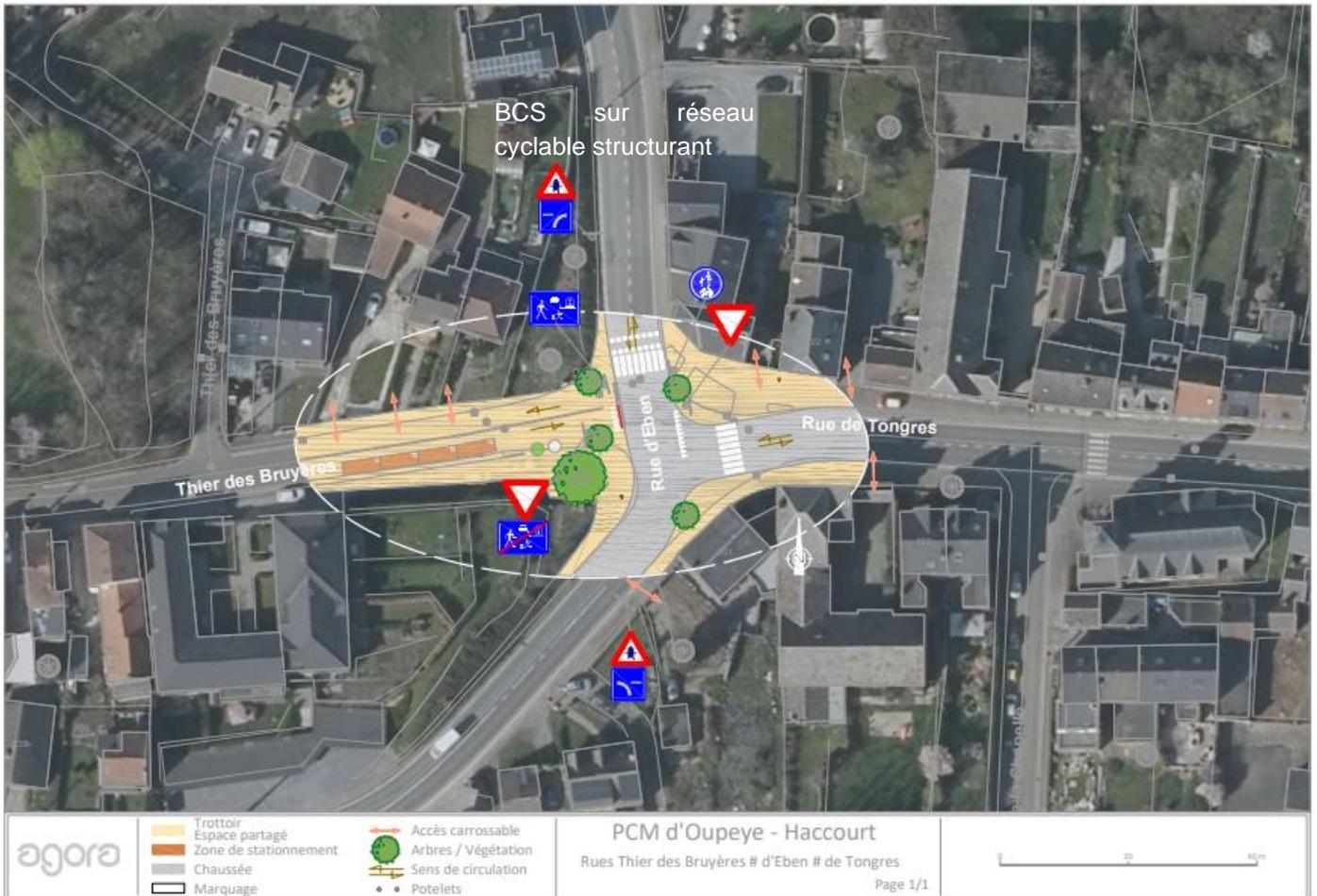


Figure 51 : Esquisse d'aménagement avec changement de priorité - source : Agora

N.B. : toutes les esquisses Agora font l'objet d'un tiré à part en A3

**Avant-propos**

Actuellement, c'est la rue d'Eben (N671) qui est débitrice de priorité (B1). Cela est bien lisible dans la mesure où cet axe débouche sur un carrefour en T. Si la volonté est d'inverser les priorités, cela pourrait avoir un caractère surprenant suivant l'axe N618. Si ce choix est maintenu, une attention toute particulière devra être portée sur la lisibilité depuis Visé et son caractère débiteur (depuis un axe prioritaire – variation ponctuelle du régime de priorité).

Le triangle de visibilité à hauteur de la ligne d'arrêt devra respecter les règles de bonnes pratiques (fonction des vitesses pratiquées). La végétation, le mobilier urbain, ... ne devront pas entraver celle-ci.

Le resserrement du carrefour est en soi une bonne chose. Néanmoins, les croisements de véhicules (y compris bus et PL) devra être possible. A cet effet, il y a lieu de respecter la circulaire sur les caractéristiques routières qui prévoit les surlargeurs nécessaires dans le cas de courbe de  $R < 200m$ . Le virage suivant le nouvel axe prioritaire ne présente pas un rayon constant sur l'esquisse. Cela n'est pas conventionnel et est susceptible de poser des problèmes notamment depuis Eben où les vitesses pratiquées sont plus élevées.

La combinaison des deux points précédents implique notamment des croisements délicats et un risque d'intrusion en trottoir.

Améliorations suggérées :

Pour les piétons

- On assure les cheminements piétons en disposant les passages piétons prioritaires aux bons endroits ;
- L'espace public libéré en redessinant les amorces des chaussées est dédié aux piétons
- L'actuel passage piéton de la rue d'Eben doit être assuré avec un jeu de panneaux A21 placé à 150 m et renforcés par le panneau F49

Pour les vélos :

- L'entrée de Thier des Bruyères leur est favorable du fait de rentrer dans une zone de type résidentiel (zone partagée) ;
- L'aménagement pour assurer les traversées cyclables entendu que le carrefour se trouve sur le réseau cyclable structurant sont plus compliquées dès l'instant qu'il y a changement de priorité. Il n'y a malheureusement pas de formule conforme au code la route et du gestionnaire de voirie adaptée à ce cas de figure ;
- Ainsi le trottoir devient cyclo-piéton avec le panneau F99 aux abords du carrefour permettant aux vélos de traverser à côté des passages piétons et se retrouver sur le trottoir ;
- Les BCS sur la rue d'Eben à partir de ce carrefour et en liaison avec le Thier des Bruyères seront aménagées au mieux au nom du réseau cyclable structurant.

Pour les camions :

- La rue de Tongres devient prioritaire dans son prolongement avec la rue d'Eben pour naturellement guider les Poids Lourds vers le pont barrage de Lixhe ; de même les camions qui remontent l'avenue L. Froidmont sont en infériorité ce qui les poussera la prochaine fois à emprunter l'axe 602 – 671.
- Des pavés franchissables sont peut-être nécessaires pour permettre aux camions devant éventuellement manœuvrer de « déborder » sans endommager bordure et revêtements aux fondations moins solides.

### Cadre de vie

- Le carrefour reste un croisement de voiries de transit peu enclin à y améliorer le cadre de vie
- Dès que l'on quitte le carrefour, on se retrouve vite dans un quartier résolument résidentiel accueillant le réseau cyclable structurant mais aussi des services comme des bulles à verre dont la vidange est assurée par une intégration réfléchie (Thier des Bruyère) ; on dissuade un éventuel trafic de fuite dans cette zone de la commune
- On maintient le banc et on aménage l'accotement situé en face en ayant préalablement invité le propriétaire de la parcelle 545D à entretenir correctement sa propriété.

### 2. Orienter les camions sur les itinéraires adaptés :

- Pont de Lixhe, dès l'instant que les camions sont dirigés vers la N671, la Commune va adapter la signalisation pour bien orienter les PL vers les entrées d'autoroutes adéquates.
- Passage de la Rampe du Pont entre Haccourt et Visé et accès aux zones d'activités économiques – la signalisation destinée préférentiellement aux PL sera adaptée et renforcée.

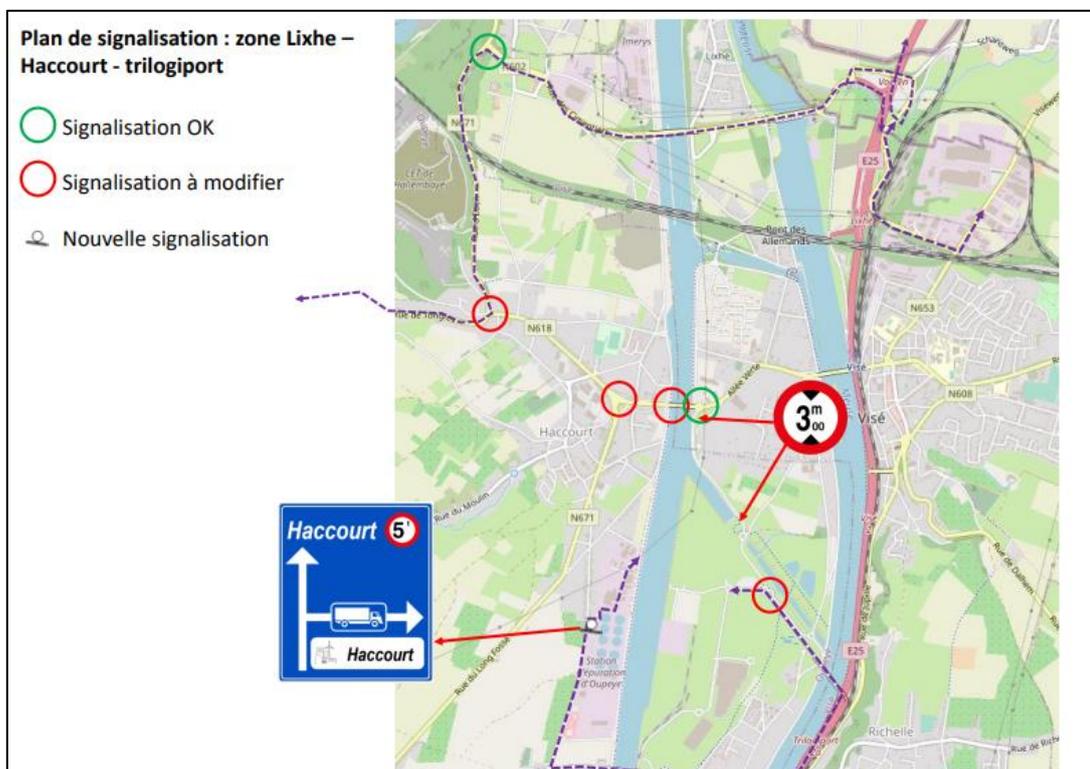


Figure 52 : Document intégré dans le rapport – source : commune d'Oupeye

À Hermalle, Vivegnis et Haccourt

1. Placer des limitations de tonnage pour protéger les quartiers résidentiels jouxtant la zone portuaire et d'activités économiques sur Hermalle et Haccourt.

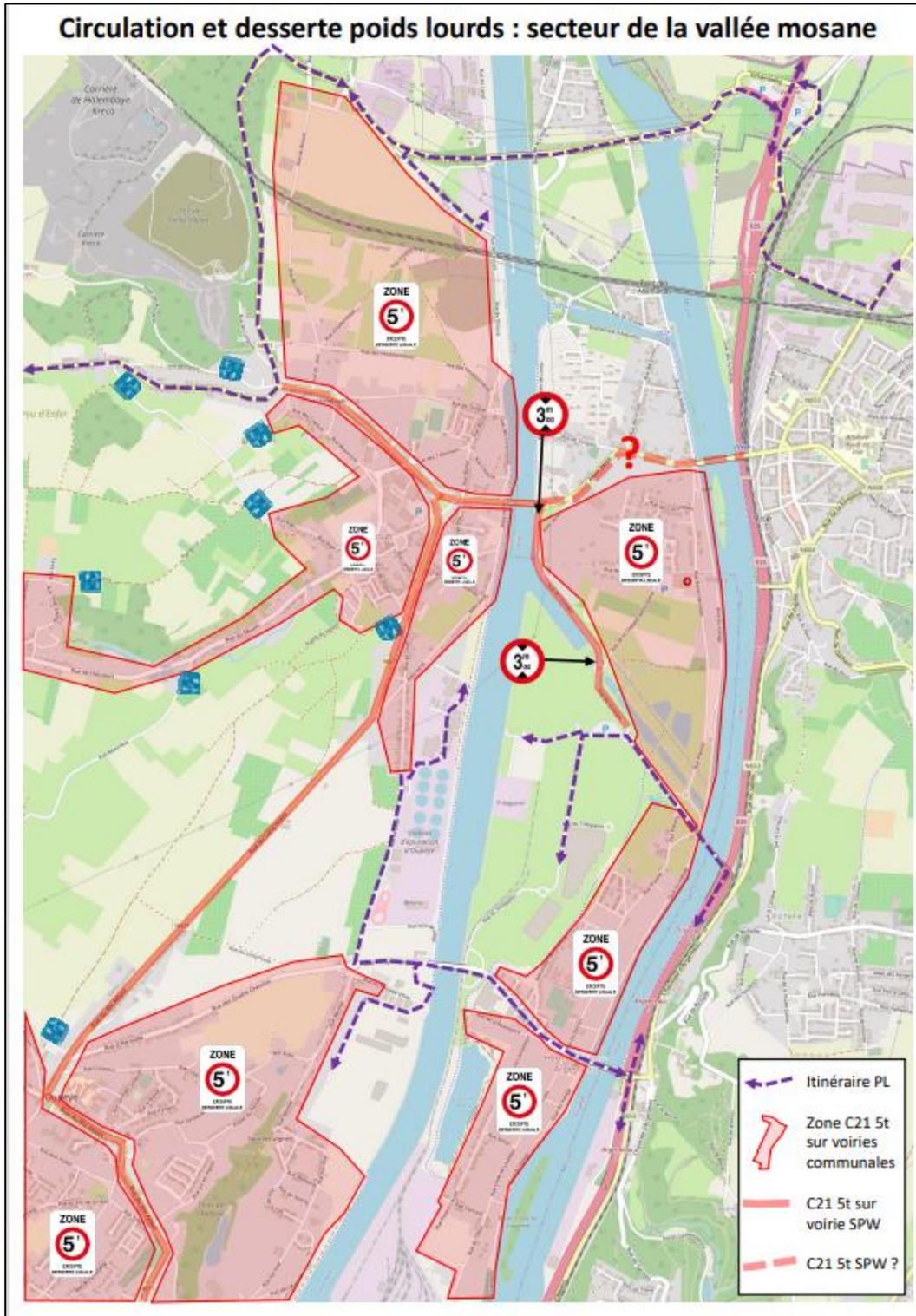


Figure 53 : Document intégré dans le rapport. La variante orange dépend de la décision de Visé d'ouvrir ou non la rue Roosevelt aux PL- source : Commune d'Oupeye

Au Trilogoport

Adaptation de la signalisation de manière intégrée en fonction des autres cheminements PL clairement identifiés (vision globale, actions locales).

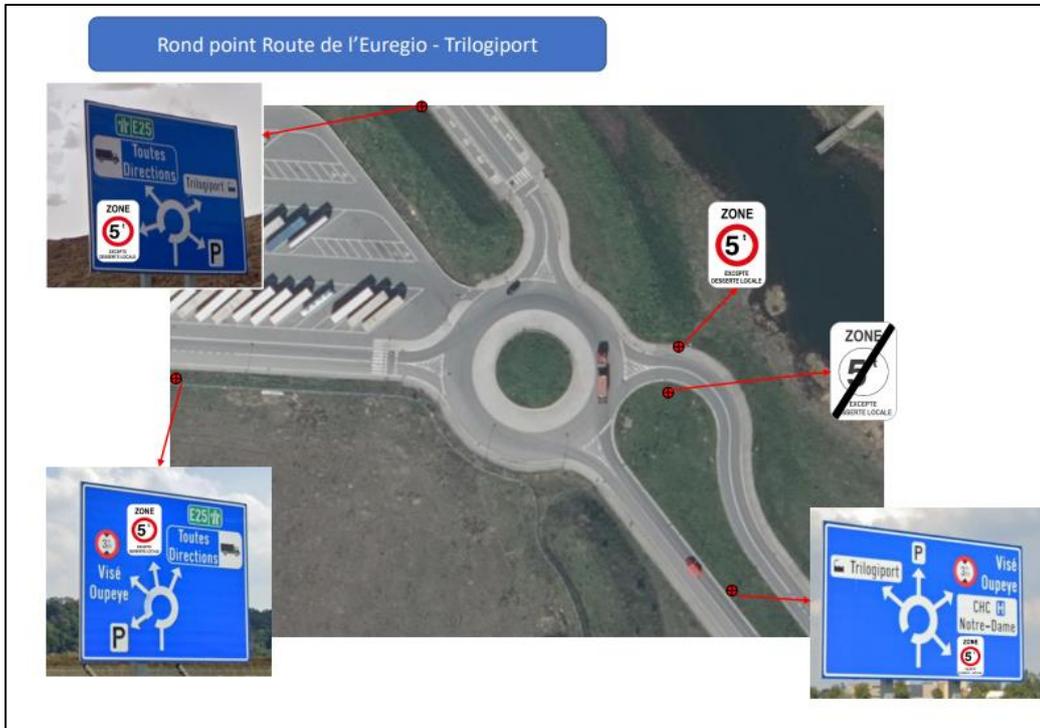


Figure 54 : Extrait documents communaux - source : commune Oupeye

À Hermée et Vivegnis

1. Placer des limitations de tonnage et des interdictions de trafic PL le long des voiries de liaison pour protéger les quartiers résidentiels : Rue d'Herstal et les quartiers résidentiels de Vivegnis le long de la N671.



Figure 55 : Document intégré dans le rapport : source commune d'Oupeye

C'est déjà au niveau de l'autoroute à hauteur de la sortie des Hauts-Sarts qu'une signalisation à destination des PL est présente pour protéger Hermée du trafic de fuite.  
Il est prévu dans la fiche action n°13 des aménagements pour apaiser la circulation résiduelle de la rue d'Herstal.

Toutes ces actions sont en cours d'approbation.

2. Outre la maîtrise de la circulation de poids lourds actuelle, le projet de reconversion de la friche Chertal risque de devoir étendre la stratégie tout le long du canal, même si la majorité des déplacements sont orientés vers Cheratte.

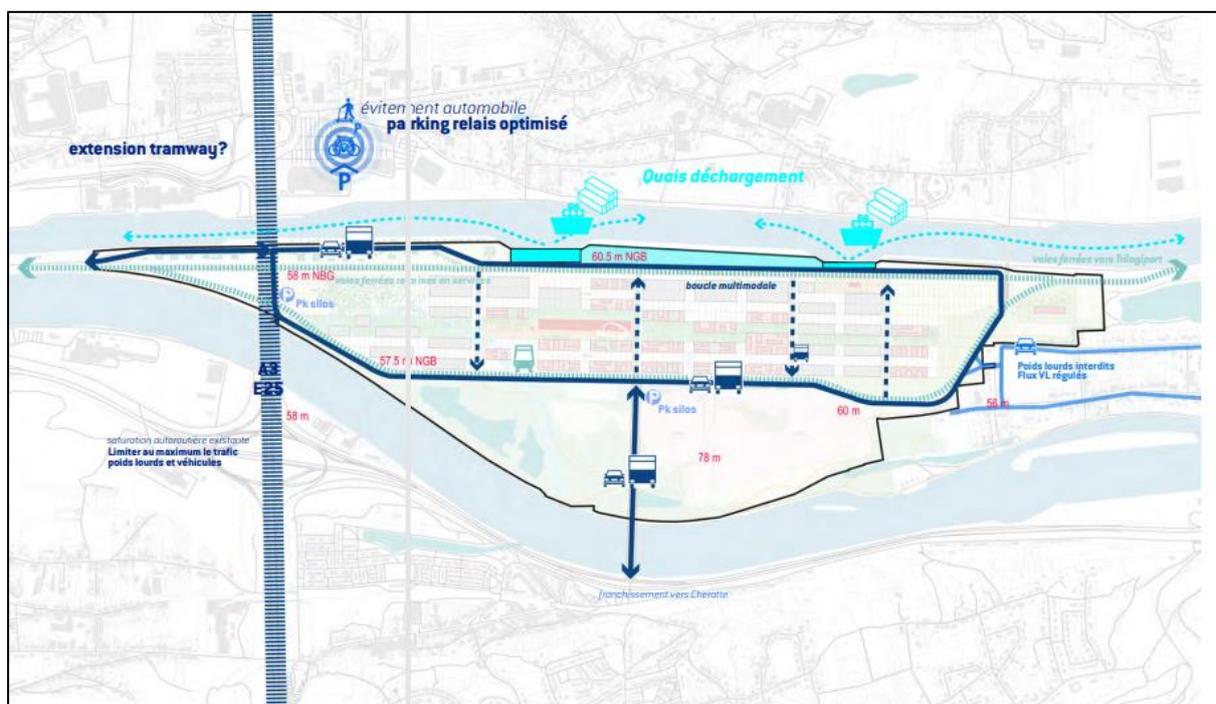


Figure 56 : Extrait du Masterplan de la reconversion du site de Chertal

- ❖ Outre des interdictions à l'aide d'une signalisation – C3, C21 - qui a force réglementaire et passible de procès-verbal en cas de non-respect,
- ❖ Outre les aménagements pour dissuader le trafic de transit tout en permettant à un bus, un camion poubelle, une livraison de passer,
- ❖ Outre l'organisation de l'éclatement des grosses livraisons en plus petites, utilisant des véhicules plus légers (camionnettes, camions porteurs, vélo-cargos,...) en périphérie de ville ; ou encore l'organisation des livraisons dans le temps en autorisant certains créneaux horaires et en empêchant d'autres (autorisation de ne livrer qu'au matin, interdiction de livrer des heures conventionnelles de travail et le weekend,...) ; cette stratégie est plutôt à envisager pour une plus grande ville ; mais Liège pourrait disposer de hub dans sa seconde périphérie - CityDépot = Espace logistique urbain (début chaîne de livraison) et boîtes logistiques urbaines (fin de la chaîne de livraison) et Oupeye pourrait bénéficier de ces infrastructures pour organiser les livraisons sur son territoire ;

- ❖ Il y a un dispositif de caméras dites ANPR qui permet de distinguer des véhicules qui auraient traversé une zone à circulation locale réservée aux riverains ou livraisons sans s'être arrêté. (zone à trafic limité)

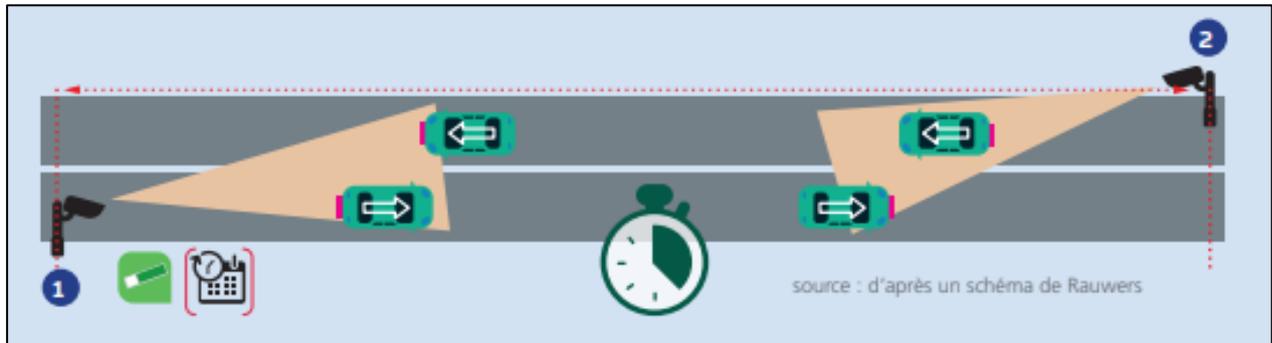


Figure 57 : Dispositif caméras ANPR - extrait CeMathèque n° 54

Toutefois ce dispositif, déjà bien développé dans les grandes villes flamandes, se met en place actuellement en Wallonie.

Le CeMathèque n° 54 traite de ce dispositif ; en résumé, on retiendra<sup>26</sup> :

*Les caméras ANPR représentent la dernière innovation technologique qui arrive à maturité et permet d'identifier et contrôler le trafic d'une façon précise et économiquement faisable. Celles-ci permettent à l'endroit où elles sont placées, d'identifier aussi bien la vitesse que le gabarit du véhicule, ainsi que l'identité du conducteur. Ainsi, la détection d'un véhicule non autorisé peut se faire d'une façon assez automatisée et également répressive. En effet, un conducteur en infraction peut se voir attribuer une redevance communale et l'approbation de la Loi du 30/07/2022 permet maintenant également de dresser des PV. Le coût matériel d'un tel dispositif s'élève à environ 20.000€ par site mais les coûts logiciels et de gestion peuvent encore facilement atteindre plusieurs centaines de milliers d'euro.*

<sup>26</sup> Le CeMathèque n°54 est paru en octobre 2022



## ORGANISER LE STATIONNEMENT DES POIDS LOURDS

---

La Commune d'Oupeye privilégie les rues dans les zones portuaires et zones d'activités économiques pour offrir, le soir, d'importants espaces de stationnement.

Le Triligiport a prévu des espaces de stationnement dans ses aménagements.

Le port d'Hermalle peut accueillir du stationnement PL.

Toutes les ZAE en périphérie de la commune offrent des espaces publics mis à disposition des camionneurs qui veulent stationner les week-ends ou lors de leurs poses imposées par le tachygraphe.

Quant aux camionneurs résidant à Oupeye, un large consensus est toujours trouvé avec la Police locale et le conseiller en mobilité de la Commune. Ils travaillent au cas par cas.

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

Comme mentionné plus haut, il est reconnu que bon nombre de compagnies de transport belge immatriculent leurs camions à l'étranger. Un camion immatriculé en Lituanie, Pologne ou Roumanie n'est pas nécessairement de cette nationalité-là.

D'autre part, pour répondre à une demande très fluctuante, et pour rester à flux tendu, la plupart des compagnies belges occupent des sociétés étrangères en sous-traitance ou passent par des sociétés d'affrètement intermédiaires.

Dès lors, il est quasi impossible d'identifier les transporteurs habituels pour envisager des actions d'information ou de sensibilisation à long terme.

Il n'y a donc que la signalisation, les aménagements dissuasifs mais aussi des outils de répression qui peuvent influencer les changements d'itinéraire.

**SOURCE À CONSULTER**

---

Références Sécurithèque :

Sécurithèque Fiche n°234	<a href="#">Aires de stationnement sur les autoroutes – Aménagement d’une aire de réglage des rétroviseurs</a>
Sécurithèque Fiche n°142	<a href="#">Aires de stationnement sur les autoroutes – Problématique du stationnement des poids lourds</a>
Sécurithèque Fiche n°550	<a href="#">Aires de stationnement sur les autoroutes – Aménagement de la séparation avec l’autoroute</a>
Sécurithèque Fiche n°551	<a href="#">Stationnement dans les aires de repos autoroutières</a>

Références CeMathèque :

CeMathèque n°10	<a href="#">Le charroi agricole</a>
CeMathèque n° 54	<a href="#">Rue ou zone à trafic limité</a>

## FICHE ACTION 12 : MOBILITÉ SCOLAIRE

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

La mobilité scolaire doit être prise en considération de façon globale à l'échelle communale, les écoles étant des pôles générateurs de déplacements importants, notamment aux heures de pointe du matin et du soir.

Les n°48 et n°13 des CeMathèque - dossiers thématiques édités par la Wallonie - développent de manière complète et mise à jour, cette problématique.

La fiche action a pour but de reprendre les principales caractéristiques des aménagements suggérés pour sécuriser les abords des écoles.

A la demande de la Commune, des mises en œuvre d'actions spécifiques ont été développées pour l'école communale Val d'Aaz et l'école Saint Joseph situées à Hermée et les 2 écoles situées le long de la rue Roi Albert à Oupeye.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 01 : Réseau piéton  
Fiche 02 : Signalisation réseau piéton  
Fiche 04 : Réseau cyclable  
Fiche 05 : Signalisation réseau cyclable  
Fiche 09 : Sensibilisation et promotion aux modes de déplacement alternatif  
Fiche 15 : Service de mobilité et information au citoyen

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Actions permanentes intensifiées dans 5 ans en fonction des promotions des TC et mobilités actives et personnel affecté à cette tâche



### ACTEURS

Commune de Oupeye  
Atingo  
Tous à Pied  
SPW pour les voiries régionales  
Asbl de sensibilisation  
Les PO des diverses écoles et toute la communauté éducative

### FINANCEMENT

Fond bâtiment scolaire  
SPW : sécurité routière, MI, pouvoirs locaux  
Commune : personnel ou asbl pour la sensibilisation et l'éducation

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ si référent permanent

## INDICATEURS DE RÉSULTAT

---

- Nombre d'emplacements vélos implantés dans l'école
- Nombre d'emplacements occupés
- Longueur de trottoirs aménagés autour des écoles
- Implantation d'une aire de Kiss and Ride
- Nombre de rues scolaires
- Nombre de classes ayant assisté au brevet cyclable
- Nombre de pédibus organisés
- Répartition modale pour les déplacements maison/école
- Nombre de plans de déplacement scolaire
- Nombre d'enseignants qui ont suivi les formations EMSR

## IMPACTS

---

- +**
  - Encourager la pratique du vélo pour les 10-18 ans
  - Réduction des nuisances de la voiture aux abords des écoles
  - Enfants en meilleure santé
  - Sécurisation des itinéraires d'accès et des traversées

**-**



## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

A Oupeye, on dénombre 10 implantations scolaires fondamentales, toutes sont entourées d'une zone 30 permanente.

En raison du gabarit et du rôle collecteur de la voirie, la zone 30 de la rue Roi Albert 1<sup>er</sup> (N671) devrait être à durée variable – panneaux digitaux lumineux ne fonctionnant que les jours scolaires ou lors d'animations (stages, fancy-fair, ...) avec une signalisation mieux marquée (pictogrammes et animations au sol, asphalte de couleurs, totem et balustrade, ...). Voir esquisse et actions concrètes à mettre en place.

Les services régionaux de la sécurité routière enregistrent que la majorité des accidents n'ont pas lieu dans le périmètre de la zone 30, mais dans la zone située en amont de cette dernière. On insistera dès lors sur la sécurisation des cheminements piétons au-delà de la zone 30 dans un périmètre d'au moins 300 m jusqu'à idéalement 1 km. On peut pour cela aussi envisager d'étendre la zone 30 à tout un cœur de village, tout un quartier, ...

Il est reconnu qu'à partir de 10 ans, un enfant est capable d'aller à l'école en pleine autonomie : prendre le bus scolaire ou un bus d'une ligne ordinaire, rouler à vélo ou se rendre à pied (< 1 km). Pour stimuler ces déplacements autonomes des enfants en âge de le faire, il importe d'alléger la pression du trafic motorisé. Un des leviers est d'organiser le stationnement des enseignants et des parents pour éviter l'accumulation des voitures aux heures d'entrée et sortie, ce qui dissuade les quelques familles prêtes à adopter d'autres modes de déplacement.

Il est important que le corps enseignant soit sensibilisé à la problématique de la mobilité. Des formations en EMSR sont assurées par la Région wallonne et reconnues par la Communauté française.

Avant d'envisager des aménagements, il est bon d'objectiver les habitudes des familles se rendant à l'école par une mini enquête mobilité. Le SPW n'assure plus ce service mais il est possible de s'en inspirer pour créer quelques questions à envoyer sous format digital de type *Google Forms* via les messageries des parents.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

À la suite d'un workshop organisé avec les 4 directions d'école regroupées 2 à 2, à savoir :

- École communale Val d'Aaz et école libre Saint Joseph à Hermée
- Ecole libre Saint André et école communale José Bodson à Oupeye

Ces 4 écoles regroupées accueillent quelques 700 élèves à Hermée et près de 850 à Oupeye.

Les unes comme les autres comptent une proportion d'enfants venant de loin, non négligeable – estimation de 70% contre 30 % issus du village.

Il a été demandé de fournir une liste des inscriptions avec le code postal de provenance des enfants pour objectiver les distances parcourues.

A ce sujet, il a été proposé de réaliser une enquête de mobilité auprès des parents pour mieux identifier les parts modales de déplacements et ainsi mieux envisager les aménagements les plus porteurs à court, moyen et long terme.

A l'issue des échanges avec le CeM et les directions, plusieurs postulats sont dressés :

1. A Hermée, la plupart des parents conduisent leurs enfants à l'école en voiture car le centre n'est pas sécurisé en matière de cheminements piétons. Il manque des passages piétons et des sections de trottoirs – rue du Broux. Il manque des zones de stationnement en dehors de celles utilisées à proximité des 2 écoles et les parents ne consentent pas à laisser leurs enfants marcher seuls dans la rue.

Le terminus de la ligne 7, rue Neuve, génère une concentration de bus qui insécurise la rue.

2. A Oupeye, c'est l'axe de la rue Roi Albert qui pose un problème au vu du trafic et type de charroi (voirie régionale de transit de convois de type exceptionnel). Pourtant, 20 % des parents déposent leurs enfants le long de cet axe pour pénétrer dans l'ilot via les accès privés.

Pour l'école communale, des élèves qui entrent sur le site par la rue Roi Albert, 50 % viennent à pied et 50 % en voiture malgré les difficultés de croisement le long de cette allée.

3. Si on souhaite faire venir les enfants à vélo, il est impossible de créer des pistes en site propre sur cet axe au vu des largeurs de chaussée existantes. Même un adulte en mobilité active ne se sent pas en sécurité. Les directeurs viennent régulièrement à vélo et ne conçoivent pas qu'un enfant circule avec la densité de trafic actuelle.
4. Saint Joseph n'a pas d'espace pour aménager un abri vélo dans son enceinte. Saint André et J. Bodson ont des auvents suffisants pour accueillir les vélos actuels.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

Il est impératif de sécuriser les abords des écoles en partant du principe qu'à court terme les parents désirent conduire leurs enfants à l'école en voiture et n'envisagent pas de changer.

### Val d'Aaz

Maintenir les sens uniques pour accéder au nouveau parking de la rue Vinave. Réguler la circulation des parents dans ce parking tout en réservant les places aux enseignants.

Marquer la zone Kiss and Ride dans le rond-point au fond de ce parking à l'aide d'une signalisation appropriée pour avoir un support permettant d'adresser des messages clairs aux parents. On s'arrête pour déposer l'enfant, on ne stationne pas !

Profiter du bassin d'orage pour déplacer l'offre de places de parking rue Fexhe-Slins pour mieux organiser les déplacements des modes actifs qui auront ainsi une meilleure visibilité et plus de sécurité.

Transformer des places de stationnement en Kiss and Ride pour empêcher les voitures ventouses sur ces places le matin et le soir.

Entretien et renouveler si besoin la signalisation verticale : les panneaux actuels sont illisibles.

Renouveler la signalisation horizontale : le marquage au sol est effacé et doit être maintenu en bon état en permanence. Ceci est en cours . (Avoir éventuellement un contrat annuel avec une société).

Réaménager les traversées piétonnes en bloc béton rouges ou noirs et blancs légèrement surélevés avec des bordures surbaissées et l'aménagements podotactile PMR réglementaire. Déplacer celui de la rue Fexhe-Slins plus près de l'école.

Prévoir 2 bandes cyclables suggérées (BCS) rue Fexhe-Slins pour encourager les vélos à rejoindre le centre d'Hermée pour venir à l'école ou prendre le bus.

Prévoir aussi un effet de porte en entrée d'agglomération comme celui prévu à la rue d'Herstal et uniformiser les dispositifs d'entrées d'agglomération sur le territoire communal.

Prévoir un jeu de chicanes répétées pour assurer le respect de la vitesse par les automobilistes.



Figure 58 : Exemple de chicane avec bordures collées et passage latéral cycliste

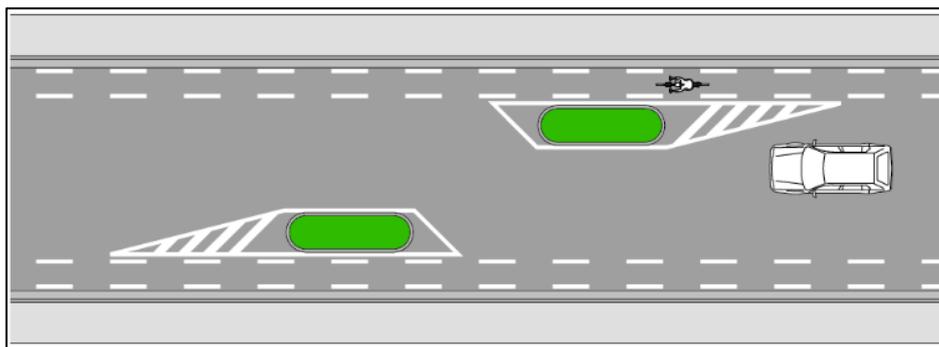


Figure 59 : Jeux de chicane à bien distancer en fonction du type de trafic - Extrait Sécurtothèque - SPW

N.B. Il est donc important d'équiper de manière préférentielle les arrêts de bus d'arceaux vélo sur le territoire d'Hermée si on veut motiver les habitants à utiliser leur vélo pour rejoindre les lignes de bus (e.a. les étudiants). La part modale du vélo pourra ainsi augmenter et les enfants accéder à l'école en toute sécurité à vélo.

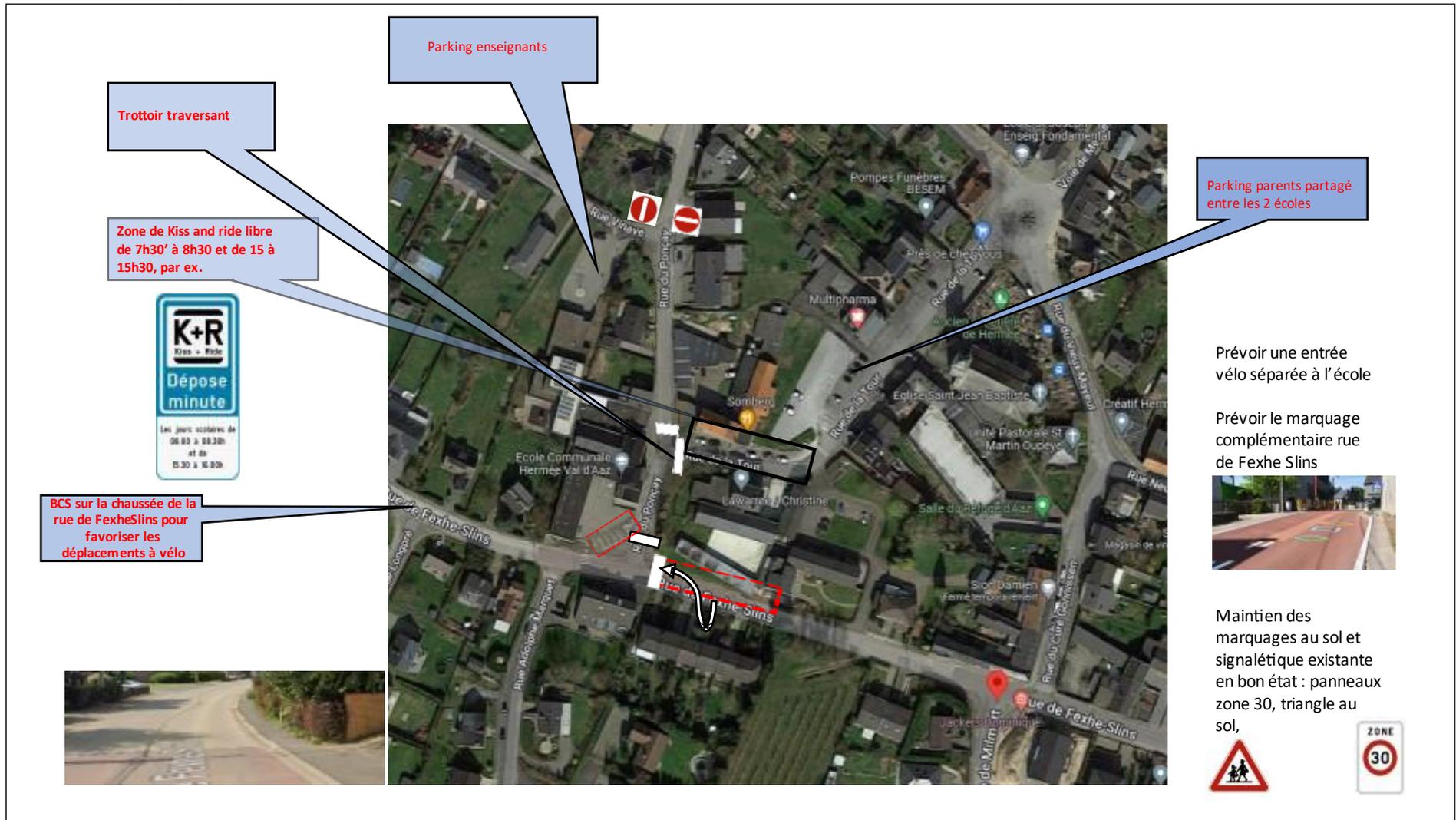


Figure 60 : sécurisation et promotion des modes actifs aux abords d'école – source :Agora



### Saint Joseph

A terme, profiter du déplacement du terminus de la ligne 7 pour réaménager la rue Neuve de façade à façade en créant 2 trottoirs de même largeur, des traversées piétonnes conformes aux normes PMR.

Profiter de l'espace public pour placer un abri vélo sécurisé pour les enseignants (l'école n'a aucun espace pour disposer un abri dans l'enceinte de l'école.).

Rue de la Tour, les trottoirs sont de plain-pied avec la chaussée ; maintien des potelets existants pour protéger les piétons.

Créer une zone de Kiss and Ride rue du Vieux Mayeur sur les places de stationnement clairement délimitées ou même sur le trottoir élargi devant l'entrée de la ferme moyennant une signalisation bien claire et respectée. Ce n'est que 50 % de l'année qu'une école fonctionne !

On invite les enseignants à se garer plus loin dans la zone de stationnement longue durée laissée à leur usage ; mais le parking est bien en domaine public.

Réaménager les traversées piétonnes en bloc béton rouge ou noir et blanc légèrement surélevées avec des bordures surbaissées et l'aménagement podotactile PMR réglementaire.

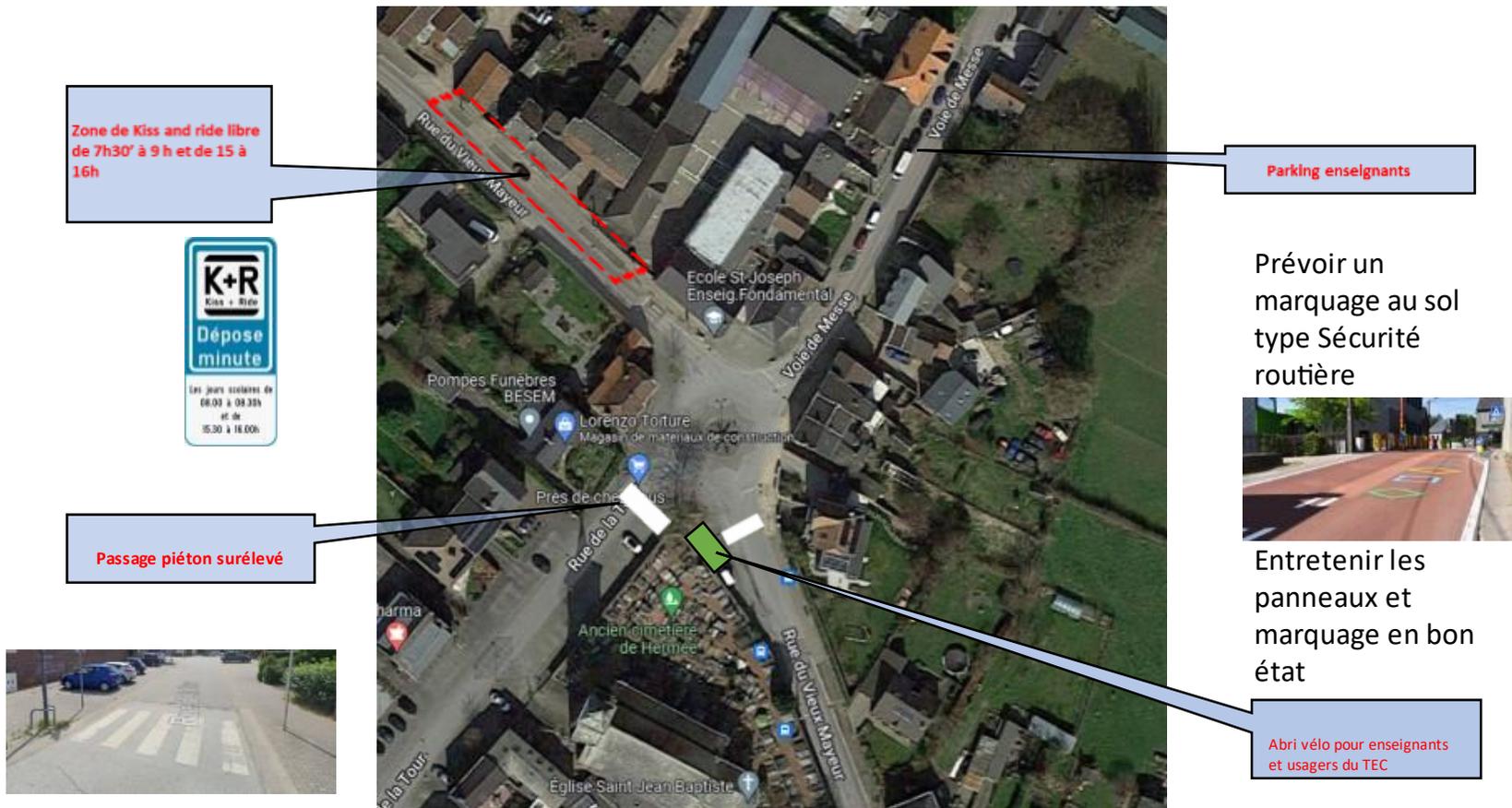


Figure 61 : Proposition d'aménagements avec une mise en avant des modes actif – source :Agora

Saint André :

Comme 20 % des enfants sont déposés du côté rue Roi Albert, il est conseillé :



Figure 62 : renforcement de la signalétique

1. Aménager un trottoir traversant continu, bien distinct des zones de stationnement privées à partir du mobipôle du Château ;
2. Marquer le sol de la présence des 2 écoles ;
3. Renforcer la signalétique zone 30 avec un panneau dynamique, lumineux ;
4. Maintenir le passage piéton avec feu tricolore sur commande ;
5. Aménager un effet de porte dans le tournant côté château ;
6. Réguler le trafic venant de la rue d'Erquy par la présence régulière d'un agent ;
7. Insister avec la Commune d'Oupeye pour que le SPW revoie l'aménagement de la N671 en boulevard urbain dans sa section en agglomération avec des trottoirs cyclo-piétons permettant de relier les accès aux 2 écoles au réseau cyclable structurant d'Oupeye. La largeur de 13,7 m le permet !

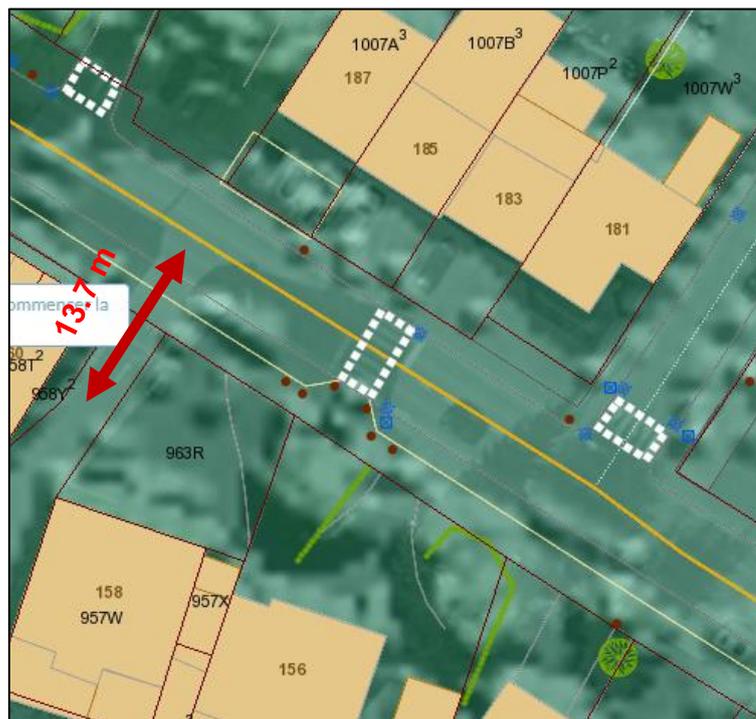


Figure 63 : Réduction de voirie pour favoriser l'installation de trottoirs cyclo-piétons

Côté rue Cockroux :

1. Signaler des places Kiss and Ride pour éviter les voitures ventouses aux abords de l'école ;
2. Renforcer la signalétique SUL à l'entrée de la rue pour avertir que des vélos peuvent venir en sens inverse ;
3. S'il est envisagé une rue scolaire, bien s'assurer qu'il y a des places de stationnement et des passages piétons sécurisés le long de la N671. Actuellement cela semble impossible : absence de trottoir jusqu'à la rue de Hermalle, manque d'effet de porte pour limiter la vitesse à réduire à 30 km/h, si on reporte la dépose des enfants sur cette voirie, trottoirs trop étroits au carrefour rue Cockroux – rue Roi Albert ;
4. L'idée de déposer les enfants clos de l'Arboretum et les laisser traverser le site de l'école J. Bodson a été écartée pour des raisons de nécessaire surveillance en site privé ;
5. Toutefois, la liaison du clos de l'Arboretum à l'école St André peut se faire via l'allée qui mène au hall sportif. Un marquage au sol sécurisant le cheminement piéton au niveau du parking est souhaité (ou potelets le long du filet d'eau) au vu de l'étroitesse de la voirie et la difficulté de s'y croiser. Une bonne information auprès des parents de l'école St André devrait être envisagée depuis la réouverture de l'accès donnant sur la rue Roi Albert ;

Les aménagements sont en cours de réalisation en ce début d'année 2023.



Figure 64 : Accès rue Roi Albert cheminement piéton sécurisé- Source Google

6. L'école possède un abri vélo avec des pinces roues ; système à remplacer par des arceaux en forme de U inversés à l'occasion.

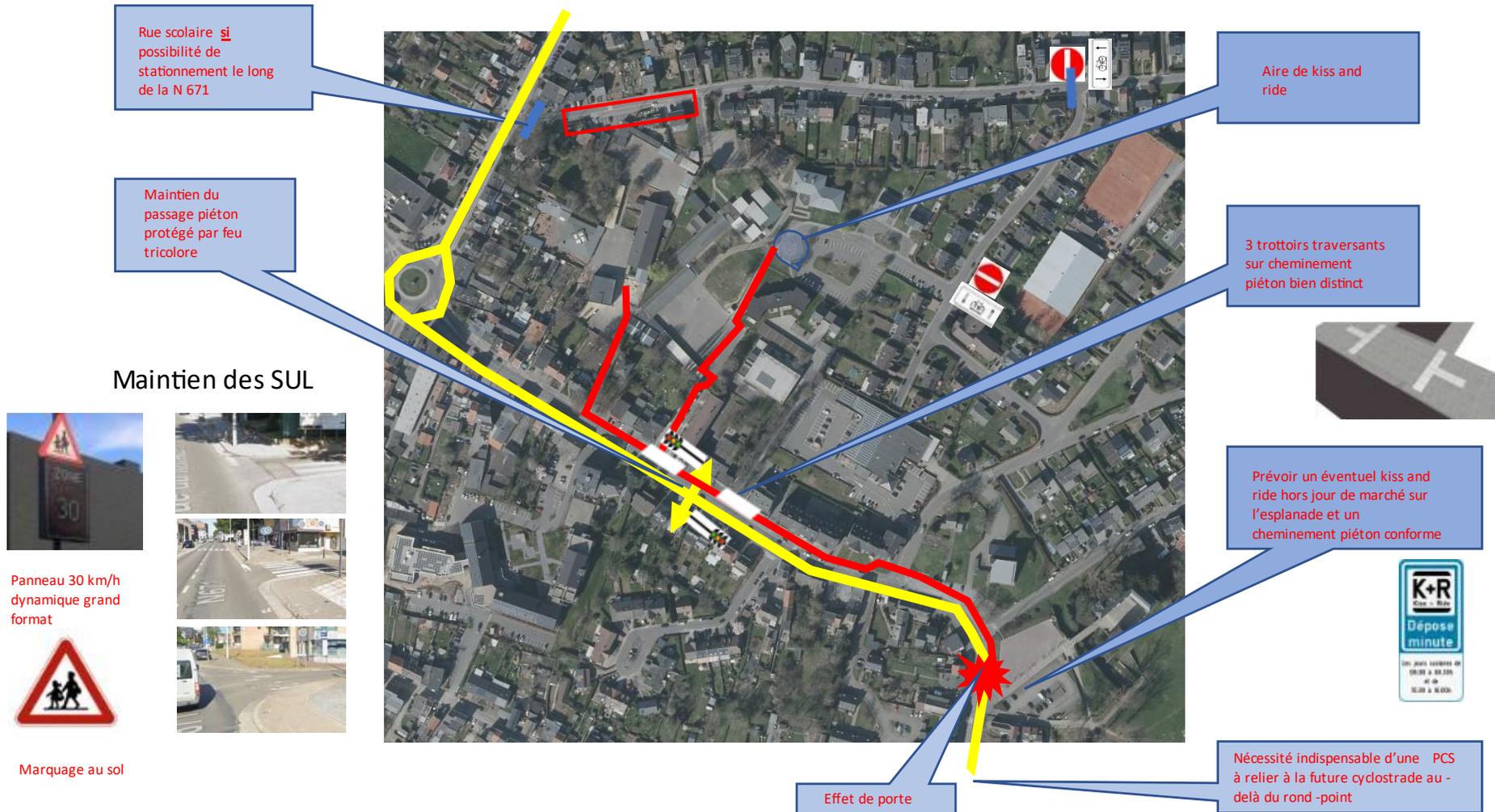


Figure 65 : Sécurisation et promotion des modes actifs aux abords des écoles - source : Agora



La police locale est régulièrement sur place aux heures d'entrée et sortie des écoles dans la rue Roi Albert et contrôle la circulation e.a. les sorties rue d'Erquy pour permettre de s'intégrer dans la circulation de la rue du Roi Albert. Le service de police en profite pour régulariser et contrôler le stationnement.

#### Ecole communale J. Bodson :

Les aménagements pour l'école St André sont valables aussi pour l'école J. Bodson (voir figure plus haut). Cela concerne 20 % des enfants, et 50 % d'entre eux accèdent à pied à l'école via la rue Roi Albert et l'allée du hall sportif.

1. Aménager un abri vélo au-dessus des racks existants bien que ceux-ci soient des pinces roues déconseillés. Selon le directeur, actuellement, les quelques vélos sont parqués dans l'enceinte de l'école accrochés à la grille ;
2. Redessiner le carrefour rue d'Erquy – rue du Biquet – rue G. Simenon pour sécuriser les piétons qui doivent emprunter un trottoir très étroit autour du n° 5 de la rue d'Erquy – appliquer un rayon de 6 m dans le tourne à droite avec un marquage au sol tout en gardant le filet d'eau pour sécuriser un piéton qui risquerait de descendre du trottoir ;
3. Signaler le passage entre le clos de l'Arboretum et la rue Roi Albert en sécurisant le cheminement piéton tout le long de l'axe - travaux en cours à l'aide de potelets
4. Insister avec la Commune d'Oupeye pour que le SPW revoit l'aménagement de la N671 en boulevard urbain dans sa section en agglomération avec des trottoirs cyclo-piétons permettant de relier les accès aux 2 écoles au réseau cyclable structurant d'Oupeye. La largeur de 13,7 m le permet !
5. Prévoir un effet de porte dans l'aménagement du Mobipôle Château intégré dans les arrêts de bus, abri vélo pour annoncer la présence de 2 écoles rassemblant 850 enfants !

#### RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

Circulaires, formations des enseignants et éducateurs, aménagements coûteux, engagements politiques, beaucoup d'énergies sont dépensées en matière de sécurité routière aux abords des écoles et surtout dans le cadre de l'adoption des bons comportements.

Les responsables en mobilité sont conscients qu'il faut chaque année et même plusieurs fois par an, rappeler, conscientiser, former les usagers des lieux d'autant plus que les enfants d'aujourd'hui sont les parents de demain et que ces mêmes parents n'ont pas le même comportement qu'ils soient tantôt piétons, tantôt, eux-mêmes, automobilistes.

Toutefois avoir un.e référent.e mobilité actif.ve au sein de chaque école qui influencera ses collègues, sa classe et les parents respectifs et ensuite l'entièreté de l'école n'est pas une utopie.

Pédibus et Vélobus doivent être pérennes si et seulement si les cheminements empruntés sont sécurisés et admis de tous, et non pas se limiter à la semaine de la mobilité.

Un support sur *Google Forms* est à la disposition de la Commune d'Oupeye pour lancer une enquête mobilité au niveau du primaire à l'attention des parents. Ceci doit être le début d'une réflexion sur les aménagements à envisager ou sur les sujets à communiquer.

## SOURCE À CONSULTER

Références Sécurothèque :

Sécurothèque Fiche n°501	<a href="#">La rue scolaire</a>
Sécurothèque Fiche n°255	<a href="#">Les abords d'écoles</a>

Références CeMathèque :

CeMathèque n°13	<a href="#">Mobilité scolaire</a>
CeMathèque n°48	<a href="#">Mobilité scolaire. Quoi de neuf?</a>
CeMathèque n°51	<a href="#">Mobilité scolaire. Quoi de neuf?</a>

Dossiers et fiches EMSR

Série d'asbl spécialisées dans l'accompagnement scolaire

Liens pour mini-enquêtes scolaires à adapter à la géographie des lieux aux alentours de l'école

<https://forms.gle/4uik89L4pyAkXUn18>

<https://forms.gle/pDvuSxCcZGeX1ET47>

<https://forms.gle/Bms5o2eD7UtaT3uE9>

Liens vers site de l'asbl Tous à Pied : [Marcher c'est la vie! | Tous à pied \(tousapied.be\)](#)

## FICHE ACTION 13 : AMÉNAGEMENT DE ZONES APAISÉES DANS LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS ET DANS LES CENTRES

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Décider de mettre une rue à vitesse limitée de 30 km/h ou l'affecter en zone de rencontre (20 km/h), c'est bien ! Toutefois, il va s'avérer rapidement indispensable d'aménager la voirie, mais aussi d'implanter une signalisation réglementaire pour faire respecter cette décision.

Placer le panneau 30 km/h n'est pas suffisant, la configuration existante des lieux, si elle n'est pas adaptée, risque de ne pas changer les comportements des usagers.

La nécessité de modérer la vitesse et créer des zones apaisées doit être analysée à l'échelle de tout le territoire communal via le PCM qui aura établi la hiérarchisation du réseau des voiries et identifier les axes qui se prêtent à un trafic de transit, de liaison, de collecte locale ou encore de desserte. Les aménagements à envisager sont différents en fonction du transport existant et de la vitesse pratiquée (V85 à mesurer). Si l'ambition est de dévier une partie du charroi, il faut s'assurer que des alternatives existent et que le restant du réseau viaire est en mesure d'absorber le trafic dévié.

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre de décès
- Nombre d'accidents graves
- Piétons blessés
- Blessés vélo
- Excès de vitesse
- Nombre de PV

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 10 : Réseau viaire - hiérarchie  
Fiche 11 : Transport Marchandise par route  
Fiche 14 : Développement territorial

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

Commune de Oupeye  
SPW pour les voiries régionales

### FINANCEMENT

SPW : PIC, appels à projet

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ à €€ suivant intervention sur impétrant

### IMPACTS

- +**
  - Moins de bruit
  - Cadre de vie amélioré
  - Réduction du trafic de fuite
- - Report du trafic dans d'autres rues
  - Coûts élevés si aménagements importants

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

Comment induire auprès des usagers des comportements cohérents avec le type de lieux traversés et respectueux des vitesses autorisées, en particulier lorsque ceux-ci accueillent des activités et/ou de l'habitat ? Si une politique répressive offre des résultats, son effet s'inscrit rarement sur du long terme. Apaiser une ville, un village, un quartier, c'est aménager des espaces publics de qualité, qui répondent aux besoins et sont bien intégrés dans leur environnement. Une requalification complète de la voirie, conduisant à une perception de la route en harmonie avec sa fonction et avec la place à accorder à chaque catégorie d'usagers, constitue a priori la meilleure solution. Cependant, cela nécessite des budgets importants, rarement disponibles au sein des communes et de la Région.

C'est pourquoi, la pratique s'oriente souvent vers la réalisation d'aménagements légers, à moindres frais. Différents dispositifs locaux induisent des comportements mieux adaptés aux lieux. Cette approche permet de diminuer l'insécurité, tant subjective qu'objective, d'améliorer les conditions de déplacement des usagers actifs ainsi que la qualité de vie dans les villes, les villages et les quartiers.

On alliera ainsi convivialité des lieux et sécurité routière ainsi que le bruit, le trafic et la capacité de la voirie suivant son statut dans un réseau hiérarchisé de base à respecter.

Un Schéma de Développement Communal avec son plan de déplacement est un atout pour coordonner planification territoriale et mobilité.

Plusieurs sortes d'aménagement existent.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

La commune d'Oupeye est en pleine densification ou extension résidentielle. Située dans la deuxième couronne de l'agglomération de Liège Métropole, le territoire oupéyen attire de nouveaux résidents à la recherche de plus de campagne non loin des pôles d'emploi, d'enseignement et de services.

Le plan de secteur a prévu de nombreuses ZACC non encore affectées.

Il est important d'assurer que les voiries qualifiées de desserte ne deviennent pas des voiries de liaison ; créer des boucles de sens unique pour allonger les cheminements afin de dissuader le trafic de transit ou de liaison est une possibilité à condition que le reste de l'espace public soit occupé par des aménagements appropriés: trottoirs, piste cyclable séparée, espaces verts, ...

**Dans les quartiers résidentiels**, ces aménagements ne sont pas nécessairement justifiés : les accotements non aménagés suffisent, les vélos peuvent circuler en circulation mixte, les plantations privées suffisent au cadre de vie, .... On se retrouve alors avec une chaussée dégagée suscitant une augmentation de la vitesse et dès lors une diminution de la sécurité, ce qui n'est pas le but recherché !

On peut alors travailler sur les carrefours en entrée de quartier où il y a concentration de trafic en aménageant des trottoirs traversants, des plateaux surélevés, des rétrécissements de bandes de circulation favorisant dès lors la circulation piétonne dans les traversées (ilot refuge, trottoir élargi, ...).

On peut aussi travailler en amont de ces quartiers en aménageant des effets de portes, des dispositifs de ralentissement comme des chicanes ou des coussins berlinois... On travaille alors sur les voiries de distribution ou de liaison en imposant des vitesses limitées de l'ordre du 50 km/h ou 30 suivant les tronçons (abords d'école, concentration de commerces, pôles attractifs générateurs de déplacements piétons ou cyclables, hall des sports, église, salle de fête, ...).

**Dans les centres** où il y a concentration d'habitat, mais aussi de services, le problème est tout autre, lié essentiellement au stationnement. Haccourt, Vivegnis, Oupeye et accessoirement Hermée ont la particularité d'allier logement et commerce dans les mêmes artères ; il est dès lors difficile de concevoir de la mutualisation de parkings ou du stationnement courte durée au vu de la cohabitation voitures de résidents et voitures de visiteurs.

L'amélioration du cadre de vie va résider dans la qualité des revêtements, la végétalisation des abords, les aires de stationnement bien délimitées, et les aptitudes à moduler l'espace en fonction de l'implantation des commerces et services.

Une nouvelle pharmacie, librairie ou boulangerie va forcément attirer les clients qui se déplacent massivement en voiture.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Ont été récemment réaménagés dans cet esprit :

Réseau de voiries 30 km/h avec aménagements ont été matérialisées :

- Rue Visé-Voie, rue Jules Destrée, rue des Aubes
- Rue de l'Arbre Saint Roch
- Cité des Roses
- Rue du Château d'eau
- Rue Grand-Cour
- Rue des Pinsons
- Rue du Cep
- Voie de Messe
- Cité du Broux

L'ambition de la commune est de travailler par zone 30 à l'instar de plusieurs communes wallonnes et au vu de la généralisation de ce dispositif dans les noyaux d'habitat dense

Des zones résidentielles à 20 km/h tels que :

- Clos de la Chapelle au bois
- Partie de la rue du Cep
- Lotissement Henri Gérard
- Cité Panorama
- Rue d'Abhooz



Figure 66 :  
Panneaux F12 a et b

La commune ambitionne de généraliser la majorité de ses quartiers résidentiels sous forme de clos en zone résidentielle ( zone en jaune sur la carte ci-jointe)

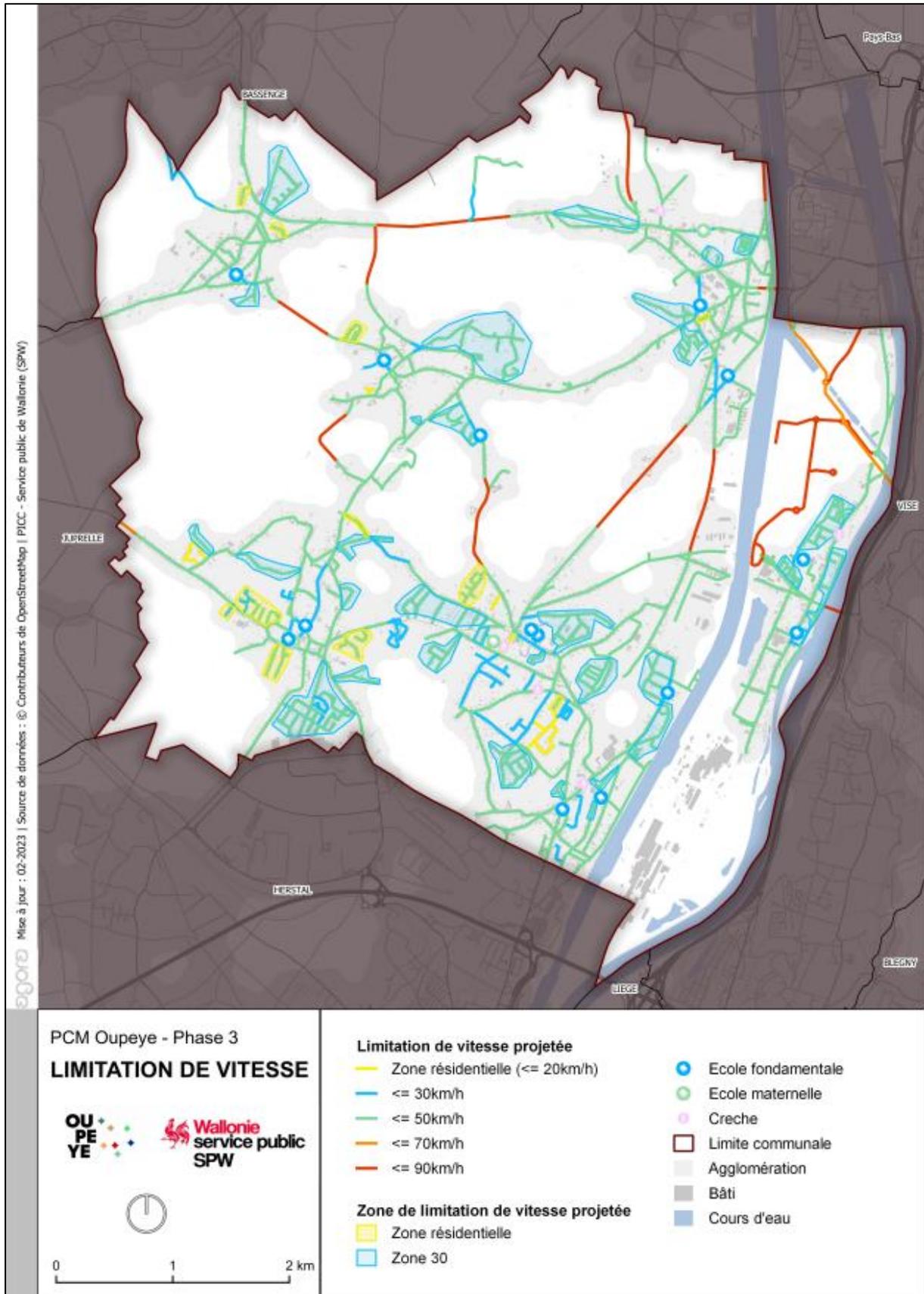
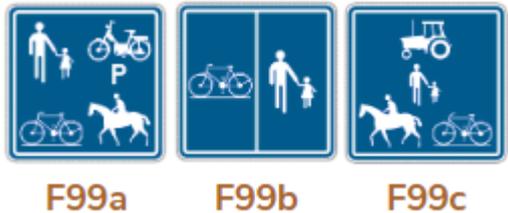


Figure 67 : Carte des limitations de vitesse dans la commune de Oupeye

L'idée est de les liasonner pour former des quartiers entiers 30 km/h reliés éventuellement par des chemins en F99c, non carrossables encourageant dès lors la mobilité active.



Le tout n'est pas de mettre un panneau limitant la vitesse, il faut que le gabarit de la voirie soit adapté à la circulation que l'on veut y réguler mais aussi y concevoir des aménagements pour limiter cette vitesse.

Des aménagements pour sécuriser et apaiser le trafic sont encore à opérer.

#### ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT

---

A la demande de la Commune, nous nous sommes attardés sur des améliorations de carrefours qui suscitent actuellement dans leur configuration des problèmes de visibilité, de vitesse, de sécurité pour tous les usagers. Situés à des endroits stratégiques, proches des pôles d'attraction, sur le réseau structurant des piétons et/ou des vélos, ces carrefours méritent des améliorations.

Les esquisses si présentées sont des esquisses d'intention qui essaient de tenir compte d'un maximum d'impératifs d'ordre technique et théorique. Le support utilisé ne permet de travailler dans la précision. Si des aménagements sont réellement envisagés, des plans d'avant-projet dessinés à l'échelle et soumis à la Direction Technique du SPW ainsi qu'à un audit dans la procédure des projets et chantiers relatifs à des voiries régionales doivent être commandés et réalisés par des bureaux d'études expérimentés.

○ **Le carrefour rue Elvaux- Petit Aaz - Gravier**

Améliorations suggérées :

Pour les piétons :

- Assurer dans le périmètre d'intervention une largeur des trottoirs de 1,50 m minimum partout ;
- Marquer les traversées prioritaires aux piétons avec des passages au plus près des cheminements naturels et pas nécessairement au plus court en fonction de l'étréitesse de la chaussée

Pour les vélos :

- Marquer l'emplacement des cheminements vélo (BCS) pour rappeler leur présence ; laisser des passages libres pour circuler au plus court dans l'espace partagé hors chaussée ;
- On aménagera à cet effet une bordure abaissée pour permettre aux cyclistes de monter sur l'esplanade
- Toutes les rues sont marquées d'une BCS (chevrons et logos vélo) au vu de leur largeur, de la vitesse pratiquée et du trafic actuel observé. On n'est pas sur le réseau structurant cyclable

Pour les voitures :

- Retravailler les amorces des chaussées pour créer des jonctions plus perpendiculaires nécessitant de réduire les vitesses pour franchir les carrefours et assurer une meilleure visibilité ;
- Profiter des espaces non utilisés pour créer du stationnement bien délimité et agrémenter de plantations et ce en fonction des entrées carrossables privées et les impétrants. Ce stationnement peut se dérouler soit à partir de la chaussée au détriment du cheminement piéton, soit à partir de l'intérieur de l'îlot jugé plus aisé pour les riverains ;

Pour les transports en commun :

- Le ligne 76 traverse le carrefour ; si certains bus y opèrent un demi-tour, les aménagements proposés ne vont pas convenir. Cependant, il semble possible d'emprunter la rue de l'Entente pour revenir dans le centre d'Hermée sans trop de contrainte.

Pour le cadre de vie :

- Prévoir un peu de mobilier urbain comme un banc, un panneau d'information, une poubelle, ...
- Prévoir quelques arbres donnant de l'ombre et agrémentant l'espace public

Ces aménagements doivent être confirmés dans un avant-projet dressé par un bureau d'étude spécialisé en voirie (VRD).

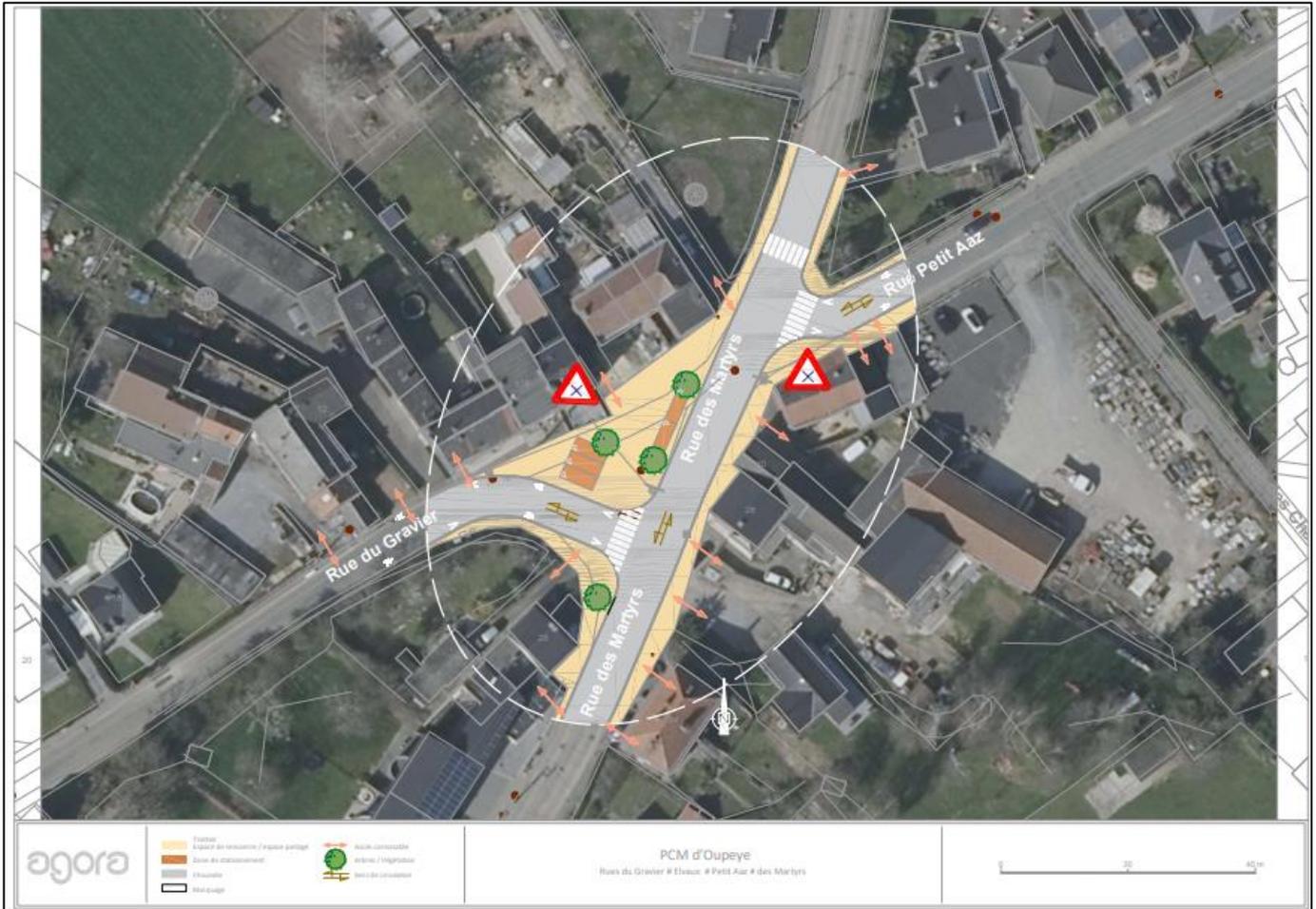


Figure 68 : Esquisse sécurisation du carrefour - Source agora

○ **Le carrefour rue Pierre Blanche – rue P. Michaux**

Améliorations suggérées :

Pour les piétons

- Assurer une largeur de trottoir de 1m50 dans tout le périmètre d'intervention ;
- Profiter du reprofilage pour augmenter l'espace piéton
- Créer 2 passages piétons protégés rue P. Michaux annonçant la zone de manœuvres au carrefour Tombeux- Pierre Blanche et P. Michaux avec des ilots refuges encadrant la zone de tourne à gauche pour cyclistes – traversées en 2 temps ;
- Canaliser les manœuvres sur la chaussée volontairement rétrécie au profit des modes actifs et essentiellement les piétons → passage piéton rue Pierre Blanche raccourci ;
- L'idée de laisser les passages piétons dans le cheminement est maintenue bien qu'une voiture voulant s'engager stationne sur le passage. La courtoisie fait que l'automobiliste laisse passer le piéton avant de s'engager.

Pour les vélos

- Sans créer de dévoiement de l'artère principale, création d'une bande centrale cyclable de tourne à gauche pour les cyclistes facilitant la traversée cycliste Pierre Blanche – Tombeux - section du réseau cyclable structurant de la commune. Cette bande de 2 m de large aide aussi aux tournes à gauche des véhicules motorisés. La rue Tombeux fait partie du réseau cyclable structurant ;
- Maintien au pas du SUL dans la rue Tombeux entendu que la circulaire du 30/10/1998 rend obligatoire l'instauration du SUL si la chaussée fait >3m de large. Test effectué par la Commune avec comme décision de ne pas maintenir de SUL au vu du stationnement.

Pour les voitures :

- Retravailler les amorces des chaussées pour créer des jonctions plus perpendiculaires nécessitant de réduire les vitesses pour franchir les carrefours et assurer une meilleure visibilité ;
- Maintien du STOP de la rue Pierre Blanche ;
- On profite des aménagements pour rendre l'entrée de la rue Marie Monard plus résidentielle et ainsi contraindre les camions à rester sur les voies de transit (sauf livraisons) -- création d'une zone de rencontre limitée à 20 km/h avec priorité aux piétons – la rue M. Monard fait partie du réseau cyclable structurant ;
- On marque clairement des voies de circulation au moyen d'une bande blanche pour maintenir les flux aux bons endroits.
- On matérialise les zones refuge en ilots avec bordure sur la rue P. Michaux attendu que la vitesse est limitée à 50 km/h ;

Pour le cadre de vie :

- Maintien des places de stationnement privé de l'HoReCa ou déplacement de ces places au profit d'une éventuelle terrasse accessible au public ;
- Plantation d'arbres et parterres fleuris pour agrémenter l'espace public (zones déminéralisées)



Figure 69 : Sécurisation traversée des vélos sur le réseau cyclable structurant - source : Agora

○ **Le carrefour rue des sept Bonniers – Av. L. Froidmont**

Le précédent PiCM proposait déjà des adaptations en 2002

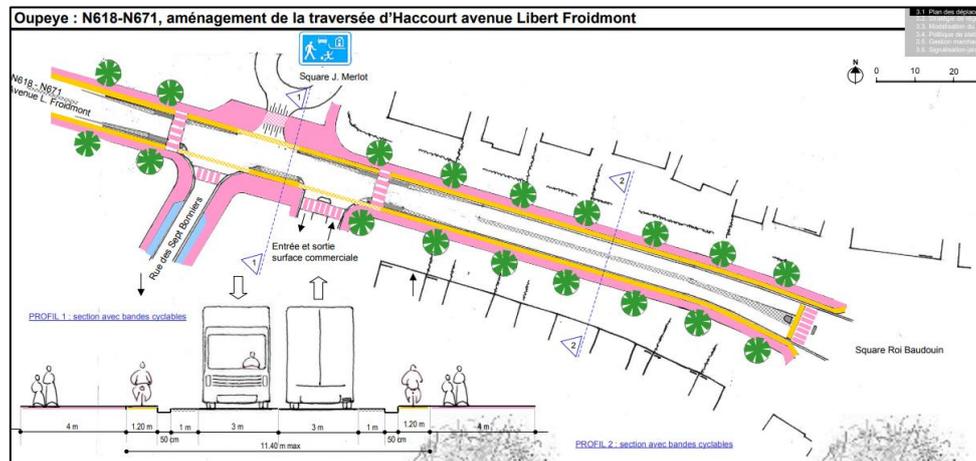


Figure 70 : Extrait ancien PiCM

Nous partons du corollaire que l'avenue L. Froidmont doit rester l'artère principale à ce carrefour car les rues qui s'y croisent sont des dessertes locales, même des culs de sac. Dès lors un rond-point n'est pas conseillé. Toutefois, il est intéressant de forcer un dévoiement au trafic principal et casser la perspective vers la vallée. Dès lors on propose un carrefour de type LaRGaS<sup>27</sup>.

Améliorations suggérées :

Pour les piétons :

- Profiter de ces îlots pour créer des zones refuges pour piétons, assurer leur priorité en traversant en 2 temps ;
- Bien garder les trottoirs cyclo-piétons pour assurer leur cheminement le long de l'artère sans devoir allonger leur itinéraire ;
- Traversée piétonne ajustée entre l'arrêt de bus et l'accès au centre commercial et le cheminement piéton entre les quartiers résidentiels et le centre d'Haccourt ( écoles)

Pour les vélos :

- Maintien des cheminements cyclo-piétons sans allongement des trajets même si à hauteur du carrefour certains camions risquent d'empiéter sur les accotements, il est préférable que le vélo soit près de la chaussée en cas de manœuvres de tourne à droite des voitures (meilleure visibilité) ;
- Venant de la rue des 7 Bonniers et voulant traverser l'avenue Froidmont, les cyclistes circulent sur la chaussée et empruntent les voies de tourne-à-gauche ou descendent de vélo et traversent sur le passage piéton ;
- Les éventuels plans d'avant-projet plus précis devront tenir compte du rapport 1/10 des dévoiements et dès lors corriger quelque peu les chicanes empruntées par les cyclistes.

<sup>27</sup> LaRGaS : Langzaam Rijden Gaat Sneller : aménagement préconisé aux Pays-Bas remplaçant des carrefours à feux par des placettes / carrefours sans régulation, amenant à une conduite ralentie mais fluidifiée à vitesse maîtrisée sans arrêts imposés par les feux de circulation.

Pour les transports en commun

- Déplacement de l'arrêt de bus au vu de l'aménagement central LaRGaS ;

Pour les voitures :

- Créer un dévoiement pour ralentir les vitesses des véhicules en transit en respectant le rapport 1/10 largeur du dévoiement / longueur de celui-ci ;
- Regrouper les mouvements venant des rues des 7 Bonniers, square J. Merlot et J.H. Haway en un seul flux au carrefour avec l'avenue Froidmont ;
- Redresser l'amorce des chaussées secondaires pour être plus perpendiculaires au croisement de l'artère principale et donc améliorer la visibilité et ralentir les vitesses ;
- Aménager un espace central de tourne-à-gauche, a besoin réservé à un certain tonnage en fonction des angles de girations possibles à déterminer lors d'un futur avant-projet à échelle (ici, il s'agit d'une esquisse d'intention) ;
- Les camions en direction du sud-est peuvent aller jusqu'au rond-point du square Roi Baudoin pour remonter la rue si nécessaire ;
- Les priorités restent de mise ;
- Créer des ilots au besoin franchissables pour faciliter ces manœuvres.



Figure 71 : recherche de rupture de vitesse et sécurisation des traversées - source : Agora

- Vu le déplacement de l'arrêt de bus laissé en encoche, on adapte le carrefour de la rue du Stade pour réduire la largeur à franchir par les piétons, et surtout supprimer l'ilôt planté central qui entrave le cheminement des modes actifs



Figure 72 : détail incluant l'arrêt de bus - source : Agora

### Stationnement

- Le stationnement actuel perpendiculaire à la chaussée n'est pas remis en question dans le cadre de cette esquisse d'intention conçue et limitée au problème de trafic de transit sur la chaussée.

○ **Le carrefour rue de Hermalle - rue du Roi Albert (esquisses)**

Améliorations suggérées :

Pour les piétons :

- Assurer une largeur de trottoir de 1m50 dans tout le périmètre d'intervention ;
- Trottoir de 1m50 de large assuré jusqu'à l'arrêt de bus ; c'est d'autant plus important si la rue Cockroux devient rue scolaire ;
- Oreille de trottoir pour redresser l'amorce de la rue de Hermalle permettant une traversée piétonne plus courte ;
- Les traversées de la rue Roi Albert sont établies en 2 temps avec un ilot refuge de 1m50 min

Pour les vélos :

- Pas d'amélioration entendu que les vélos sont invités à emprunter la rue Haute-Voie. Toutefois, à terme, il est recommandé au SPW Infrastructure d'aménager une piste cyclable en BCS pour faciliter l'intégration des vélos dans la circulation surtout en zone d'agglomération limitée à 50 km/h et même aux abords des écoles → voir fiche mobilité scolaire. On attendra la mise en boulevard urbain de toute la traversée du noyau d'habitat de Oupeye pour intégrer le vélo sur des infrastructures repensées en fonction de la redistribution de l'espace public disponible entre les divers modes de déplacements (e.a. des trottoirs cyclo-piétons).

Pour les voitures :

- Dévoisement de la circulation sur l'avenue Albert pour mieux marquer l'entrée d'agglomération, casser la perspective et donc ralentir les vitesses ;
- Resserer le tourne-à-droite venant de la rue Roi Albert par un trottoir plus large + passage piéton dès lors raccourci ;
- Interdire le stationnement à droite pour assurer la visibilité venant de la rue de Hermalle
- Jonction rue de Hermalle avancée dans la rue Roi Albert pour améliorer la visibilité et donc la sécurité du carrefour ;
- Réaménager l'entrée de la rue Cockroux par un aménagement de façade à façade rappelant que l'on rentre dans une rue scolaire à vocation résidentielle, les trottoirs n'étant pas aux normes ; c'est d'autant plus important en approche d'une école de modérer les vitesses ;
- Renforcer la signalisation du SUL.

Cadre de vie :

- Marquer l'entrée d'une rue de type résidentiel en contraste avec la voirie de transit ;
- Entretenir la végétation des haies pour assurer le passage ;
- Bien identifier l'espace piéton par un revêtement spécifique, continu et sécurisé : bordure droite → fiche action n° 1



Figure 73 : variante 1 axée sur le carrefour avec effet de porte et dévoiement - source : Agora



Figure 74 : variante étendue avec inclusion future rue scolaire - source : Agora

- **Gabarits**

Des rues ou tronçons de rue n'ont pas les gabarits associés à l'usage que l'on veut en faire.

A l'instar de la rue de la Tour à Hermée, il a été convenu que chaque noyau d'habitat de type urbain pourrait posséder sa zone de rencontre mi-commerciale -mi-résidentielle.

Ainsi chaque noyau d'habitat de la commune aura sa zone de rencontre permettant d'organiser çà et là des activités dès l'instant qu'il y a moins d'obstacles linéaires (pose de chapiteaux, placement de maraichers, attractions de foire, food truck, ...). On aménage des espaces publics modulables, multifonctionnels pouvant s'adapter à des usages multiples : traversées cyclables, marché, fêtes avec chapiteau, terrasses, braderies mais aussi du stationnement raisonné, ...

- **La rue Visé-Voie entre le rond-point SPW et le carrefour Jean Hubin à Oupeye**

- Passage du corridor cyclable PUM → réseau supracommunal
- Rue à fonction commerciale, HoReCa,
- Rue à fonction résidentielle ;



Figure 75 : esquisse zone de rencontre - source : Agora



Figure 76 : esquisse zone de rencontre - source : Agora

#### Améliorations suggérées :

- On passe en zone de rencontre limitée à 20 km/h avec un nouvel aménagement de façade à façade

#### Pour les piétons :

- Priorité aux piétons sur tout l'espace public

#### Pour les vélos

- Passage aisé pour les vélos sur le réseau structurant cyclable de la commune à la sortie d'une cyclostrade qui est prolongée au-delà de cette traversée d'un noyau d'habitat – pôle attractif majeur et vers la ZAE des Hauts Sarts !



#### Pour les voitures

- Circulation apaisée des voitures dans un cadre de rencontre
- Perte manifeste de places de stationnement mais parking Hubin-Perreau à proximité
- Choix de permettre les livraisons en fonction des endroits sans marquage spécifique

#### Cadre de vie

- Belle amélioration de la lisibilité de l'espace public

- Ajouter de-ci de-là des bacs à fleurs déplaçables quand il y aura des événements (espace public modulable)
  - **La rue Jean Hubin** :
- Rue de desserte locale dans un tissu urbain dense à concevoir en rue résidentielle ;



Figure 77 : esquisse de zone résidentielle en espace partagé - source : Agora

Sans trop de contraintes physiques, on réaménage d'espace public de façade à façade en laissant les habitants s'approprier l'espace en fixant les zones de stationnement, en mettant en évidence les ruptures d'alignement en aménageant ici un espace planté, là un banc. Au bureau d'étude chargé de l'avant-projet d'un tel réaménagement de tenir compte des desiderata des habitants de la rue !



Le piéton est prioritaire, la vitesse limitée à 20 km/h.

Toutefois en laissant la rue à double sens, maintenu au vu de sa longueur, et pour éviter des accélérations si cette rue était mise en sens unique<sup>28</sup>, le stationnement résiduel en tenant compte des très nombreux accès carrossables privés (recul de 5 m pour les manœuvres) devient très clairsemé. Le parking au # rue J. Hubin – rue Perreau est sous utilisé et peut servir d'alternative au stationnement dans la rue.

<sup>28</sup> À tester par ailleurs

On améliore le cheminement piéton entre la zone de rencontre de Visé Voie et ce parking longue durée qui devrait séduire plus d'un automobiliste à marcher un peu ! → Voir fiche signalétique piéton.

○ **Rue des Ponts :**

À l'instar du centre de Hermée et d'Oupeye, Haccourt va posséder aussi sa zone de rencontre modulable renforçant la centralité du noyau d'habitat et permettant un nouvel essor : commerces, Horeca, animations, ...

Améliorations suggérées :



Figure 78 : esquisse de zone de rencontre en espace partagé - source : Agora

Pour les modes actifs :

- Priorité aux piétons sur tout l'espace public
- Sécurisation des vélos au vu des vitesses pratiquées. Attention aux manœuvres de stationnement ;



**F12a**



**F12b**



Pour les transports en commun :

- Des bus peuvent bien passer dans des zones 20 à condition que les conducteurs aient été formés au bon comportement et conduite à adopter pour traverser une telle zone.



Cadre de vie :

- Espace de rencontre modulable sans obstacle linéaire permettant terrasse, auvent, tringle de vêtement à l'extérieur, panneaux publicitaire posé à même le sol,
- Espace agrémenté de plantation en fonction des impétrants ;

Pour les voitures :

- Jeux de pavés colorés pour marquer la limitation de vitesse à 20 km/h ;
- Section à 20 km/h coupant une voirie de liaison qui relie la rue du Moulin aux ronds-points avec accès à Visé. Réel besoin de marquer la rupture de mode de circulation dans cette section des cheminements voiture ;
- Stationnement réduit par rapport à la situation actuelle d'autant plus qu'il y a des habitations démunies de garages → mutualiser des places de stationnement dans le complexe commercial ?

Cette esquisse est une esquisse d'intention nécessitant un avant-projet établi par un bureau d'étude chargé des travaux d'aménagement

○ Rue d'Herstal à Hermée

Les problèmes rencontrés sont tout autres :

- Non-respect de l'interdiction aux PL d'emprunter la rue de Hermée à Herstal ;
- Voirie de liaison entre Hermée, Oupeye et la E42 – sortie Hauts Sarts accumulant une circulation jugée importante. Il n'a pas été possible de placer l'analyseur de trafic de la commune durant la présente étude de la phase 3 du PCM ;
- Ligne 76 des TEC à haute fréquence nécessitant 40 m d'espace de croisement au cas où le matériel roulant devait passer à des bus à accordéon ;

Améliorations proposées :

- Création d'un effet de porte à l'entrée du territoire communal de Oupeye annonçant l'entrée d'une agglomération résidentielle apaisée ;
- 1<sup>ère</sup> proposition : Jeux de poche de stationnement sur la chaussée pour créer des jeux de chicanes forçant à réduire la vitesse – jeu avec 40 m d'écart



Figure 79 : esquisse effet de porte en entrée d'agglomération - source : Agora



Figure 80 : esquisse jeux de poches de stationnement en chicane - source : Agora

Vu les conditions de croisement des bus et le grand nombre d'entrées carrossables privées, les emplacements pour du stationnement en chicane sur la chaussée ne sont pas suffisamment nombreux pour créer cette espèce de dévoiement répété forçant au ralentissement.

La distance des 40 m est proposée pour permettre à 2 bus à accordéon de se croiser. Si demain la part modale des transports en commune avoisine les 15%, les bus devront être de plus grand gabarit.

➤ 2<sup>e</sup> proposition : Jeu de poches avec 20 m d'écarts

Avec les bus actuels, une zone de croisement pour les bus de 20 m suffit. On augmente dès lors le nombre d'obstacles et donc l'efficacité du dispositif de ralentissement du trafic et au mieux l'orientation du trafic de transit vers d'autres itinéraires plus roulants.

Ce dispositif nécessite des amorces de chicanes à l'aide de bordures, terre-plein, et bollards avec catadioptré et au mieux des véhicules stationnés dans les cases.



Figure 81 : esquisse de jeux de poches de stationnement en chicane - source : Agora

La rue d'Herstal étant bordée par des villas 4 façades, le besoin de stationner en chaussée n'est pas vraiment ressenti et l'occupation des aires de stationnement n'est peut-être pas très intense. Toutefois ce dispositif est peu coûteux.

- 3<sup>ème</sup> proposition : zones de stationnement en alternance encadrée par des îlots plantés

Il est proposé un autre type d'aménagement plus coûteux mais nettement plus efficace pour contraindre les véhicules à respecter les vitesses mais surtout à dissuader le trafic de fuite à emprunter ce trajet.

Tenant compte du croisement des bus, la chaussée reste à 6m15, les trottoirs à 1m50 d'un côté, les places de stationnement ont 2 m de large, reste la largeur résiduaire variable au niveau de l'autre trottoir où la largeur dépasse régulièrement les 2 m, tout bénéfique pour les piétons.

Du sud vers le nord :

- L'effet de porte reste.



- On profite des larges trottoirs pour planter des arbres qui ont toujours un effet de frein. Cela donne de l'ombre.
- Les places de stationnement sont marquées par un revêtement différencié mais ne sont pas distinctement délimitées en longueur permettant à un habitant ou un visiteur de stationner devant son entrée carrossable. Cette disposition permet de mieux recalibrer la chaussée et lui donner un caractère plus résidentiel qu'une simple artère de liaison.
- Les dévoiements raisonnables de chaussée à chaque amorce de stationnement renforcée par un arbre contribuent à casser les cheminements et à être attentifs à la vitesse pratiquée.

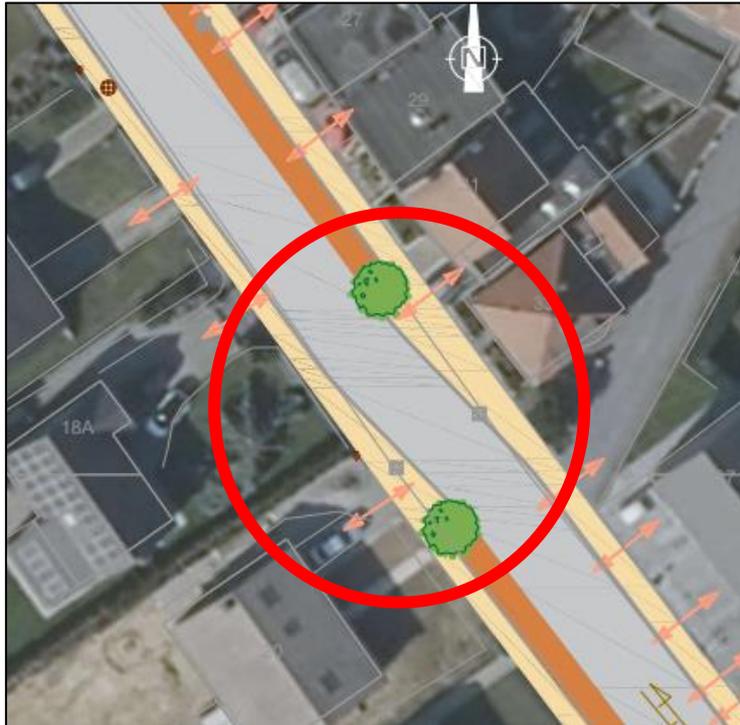


Figure 83 : détail d'un dévoiement



Figure 84 : esquisse d'un reprofilage du gabarit avec aires de stationnement - source : Agora





- **Rue du Comptoir**

L'approche proposée est de couper la rue de type résidentiel au trafic de transit (estimé à 40 % de la circulation mesurée en juin-juillet 2022 grâce à l'analyseur de trafic de la Commune) et maintenir ce trafic de transit sur les rues de Milmort et Herstal dont le gabarit est mieux approprié.

Aménager d'emblée la rue d'Herstal pour dissuader la circulation forcera la majorité des automobilistes à emprunter d'autres itinéraires que de passer par Hermée. C'est donc tout bénéfique pour le bien être des habitants. (voir jeu d'esquisses précédent).

L'idée première était de proposer un cul de sac à la rue du Comptoir à hauteur de la rue des Lilas et créer une zone de retournement pour les véhicules d'urgence et camions de collecte divers. L'espace public n'est pas suffisamment large pour créer une zone carrossable de 15 m de diamètre.

Il est donc proposé de placer 2 potelets amovibles équipé de la signalisation F45b

Une signalisation adéquate sera placée en début de voirie de part et d'autre de la rue.



#### **RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION**

Si on veut réduire l'espace occupé par la voiture, il faut combler ces vides pour d'autres usages : trottoirs utilisés, pistes cyclables empruntées, espace vert aménagé, stationnement délimité et respecté.

Si ces nouveaux dispositifs ne sont pas utilisés à bon escient, on aura un peu perdu de crédibilité par rapport aux aménagements effectués dans le but de limiter la voiture.

Il est donc utile de conscientiser les habitants en les informant sur le but recherché des aménagements effectués mais aussi analyser l'impact de ces nouvelles dispositions : enregistrer les vitesses, le nombre de cyclistes, de piétons et revoir ou adapter encore et encore la situation en fonction des comportements générés.

## SOURCE À CONSULTER

Références Sécurithèque :

Sécurithèque Fiche n°173	<a href="#">Dispositifs ralentisseurs : les coussins</a>
Sécurithèque Fiche n°176	<a href="#">Les plateaux</a>
Sécurithèque Fiche n°172	<a href="#">Les dévoiements</a>
Sécurithèque Fiche n°174	<a href="#">Les rétrécissements</a>
Sécurithèque Fiche n°175	<a href="#">Ralentisseur de trafic</a>
Sécurithèque Fiche n°349	<a href="#">Identifier les dispositifs ralentisseurs</a>
Sécurithèque Fiche n°177	<a href="#">Les îlots</a>
Sécurithèque Fiche n°524	<a href="#">F87 – Signaux indication – Dispositif(s) surélevé(s)</a>
Sécurithèque Fiche n°398	<a href="#">Circulation apaisée – La zone 30</a>
Sécurithèque Fiche n°276	<a href="#">Circulation apaisée – La zone de rencontre</a>
Sécurithèque Fiche n°294	<a href="#">Circulation apaisée – La zone résidentielle</a>
Sécurithèque Fiche n°319	<a href="https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-stationnement">https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-stationnement</a>
Sécurithèque Fiche n°305	<a href="https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-specificites-liees-a-la-conduite">https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-specificites-liees-a-la-conduite</a>
Sécurithèque Fiche n°304	<a href="https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/principes-specifiques-damenagement-de-la-voirie-pour-les-motos">https://securitheque.wallonie.be/e-amenagements-usagers-et-vehicules/motos-e-amenagements-usagers-et-vehicules/principes-specifiques-damenagement-de-la-voirie-pour-les-motos</a>

Références CeMathèque :

CeMathèque n°42	Une <a href="#">circulation apaisée dans les villes et les villages. Quelle stratégie ? Quels outils ?</a>
CeMathèque n°19	<a href="#">Zone 30, zone résidentielle et zone de rencontre</a>
CeMathèque n°44	L'intermodalité <a href="#">dans le ransport des personnes</a>
CeMathèque n°23	Des <a href="#">comptages . Pourquoi? Comment?</a>
CeMathèque n°24	Mobilité <a href="#">et environnement</a>



Références CRR et AWR

21-avr-22	Essentiel des accidents : Les accidents impliquant un motard en Wallonie – 2016-2020 (04/2022)	<a href="#">Essentiel des accidents : Seniors – 2016-2020 (06/2022)</a>
-----------	--	---

## FICHE ACTION 14 : DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

Le territoire d'Oupeye possède beaucoup de ZACC au plan de secteur qui n'ont pas encore été mises en œuvre.

Le SOTO avertit déjà les autorités de la mobilité générée par les potentiels nouveaux habitants.

Ajouter ces flux au trafic non désiré dans certaines rues du centre de Hermée ou Oupeye risque de poser des problèmes pour la quiétude des riverains mais aussi l'attrait des pôles de commerces et services locaux.

Outre les grands projets de logements, Oupeye va voir son développement économique progresser engendrant aussi du trafic d'autant plus que la future affectation du site de Chertal se précise.

Le Schéma de Développement Territorial de Liège et le PUM Liège Métropole coordonné ont anticipé ce développement en suggérant d'autoriser un nombre maximum de 90 logements/an à Oupeye qui se situe dans la seconde couronne de la Métropole.

En ajoutant la politique du Zéro Béton pour 2050, le développement territorial est complexe mais peut être anticipé et dès lors maîtrisé.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 10 : Réseau routier : hiérarchie viaire  
Fiche 13 : Aménagements en zones apaisées  
Fiche 11 : Trafic de marchandises

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Se calquer sur le Schéma de développement de l'arrondissement de Liège – SDALg et la lignée du PUM



### ACTEURS

Commune de Oupeye  
SPW pour les voiries régionales  
SPW pour les SDC  
SPI  
Liège Métropole

### FINANCEMENT

Commune d'Oupeye : Charges d'urbanisme  
SPW-MI : PIC et appels à projets  
SPW-sécurité-routière : appels à projets  
Pollec : éclairage et bornes électriques vélo

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

/



#### INDICATEURS DE RÉSULTAT

---

- Nombre de logements permis/an

#### IMPACTS

---

- +
  - Densification de l'habitat
  - Réduction des risques d'inondation
- - Concentration des nuisances

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

Pour s'intégrer à l'espace communal, les développements de ZACC ou lotissements doivent organiser leur composition urbaine autour de trois notions fondamentales.

### A. LA LISIBILITÉ

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

### B. LA PERMÉABILITÉ

La continuité du bâti doit favoriser la perméabilité entre le lotissement et la commune. Les réseaux viaires routiers et piétonniers reliant les deux espaces permettent la continuité urbaine et sociale.

### C. 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.

### D. 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 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.

### E. DÉPLACEMENT 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.

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.

### F. PMR

Les aménagements intégrant une réflexion sur les personnes à mobilité réduite seront confortables pour tous. Il est rappelé ici l'obligation réglementaire d'appliquer l'article 414 du GRU.

### G. STATIONNEMENT

Dans le cadre des permis d'urbanisme, le stationnement dans les parcelles privées continuera à être 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 privées 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. Voir le code de la route

#### **H. 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. Le réseau, pour être le plus pratique et le plus sécurisé possible, doit éviter les voies sans issue, sauf dans certains cas où il s'avère opportun de maintenir celles-ci afin d'éviter le transit automobile dans le quartier en privilégiant des voies débouchantes (favorables à la mobilité douce).

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.

### **MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE**

---

#### **Pour le volet logement**

La commune d'Oupeye a un tissu bâti qui permet de profiter de l'aménagement des intérieurs d'îlots pour recréer des liaisons modes actifs.

L'idée est de recréer le village sur le village en fonction des demandes de permis d'urbanisation successives avec une vision globale transversale.

Le SOTO est l'outil indispensable offrant un fil conducteur sur le long terme.

Le réseau viaire est ancien et donc étroit pour accueillir tous les modes de déplacement. Des choix sont donc faits pour privilégier les itinéraires pour modes actifs : réseau structurant piéton et réseau structurant pour vélo ; d'autres voiries possèdent un gabarit destiné à la circulation mixte, d'autres encore sont prévues en chemin réservé n'accueillant que certains modes de déplacement.

On retiendra la dualité du territoire d'Oupeye entre le nord, plus rural, moins dense et moins bien desservi en transport en commun et en services, où la voiture restera le mode de déplacement le plus courant et le sud, plus urbain, plus dense bénéficiant d'un service public de transport performant et appelé à être renforcé d'ici 2024 où les services de proximité ne manquent pas et où les charges ou conditions d'urbanisme peuvent être et sont déjà imposées pour améliorer un trottoir, un passage piéton, une piste cyclable, etc.

On peut aussi imposer dans les demandes de permis d'immeuble à logements multiples, des locaux pour stocker les vélos à raison d'un emplacement vélo par chambre ou par oreiller, comme on peut imposer un stationnement voiture en site privé et une taxe<sup>29</sup> pour le manquement de ces places de parking privé à raison de 2.500 à 5.000 €/place manquante.

Ces dispositions permettent au cas par cas d'assurer une mobilité maîtrisée.

La Commune utilise d'ailleurs les abaques de stationnement telles que détaillées dans la fiche action « politique de stationnement ».

### Pour le volet économique

Restreindre les accès des poids lourds à des sites de production est très difficile à imposer, canaliser le trafic PL à certaines voiries pour assurer des quartiers résidentiels apaisés est déjà fort ambitieux (Fiche action 11).

Le plan de secteur délimite bien les ZAE, leurs accès est plus compliqué à gérer avec le développement du Trilogiport, le projet de développement de Chertal, les nouveaux modes de transport par voie d'eau et le transbordement par camions qui génèrent encore des concentrations de camions à certains moments.

Même si le **projet de Chertal** envisage tous les futurs accès du côté de Cheratte, la Commune d'Oupeye veillera à défendre ses intérêts auprès de tous les interlocuteurs de développement territorial concernés par ce projet.

Ce projet de développement est à l'étape de Masterplan.

On retiendra qu'à cette étape, le Masterplan reproduit bien la volonté d'assurer une liaison modes doux de part et d'autre du canal et de la Meuse ; liaison qui manquait pour assurer les déplacements dans le s-e de la commune. (Le canal et le viaduc de l'autoroute étant des obstacles majeurs aux liaisons E-O)

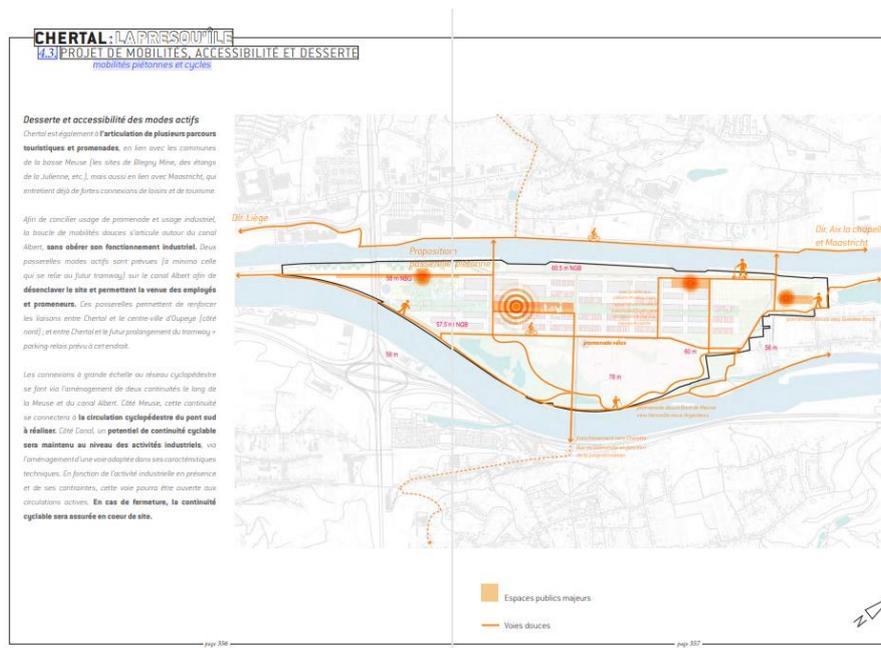


Figure 85 : Extrait Vallée Ardente - Masterplan stratégique<sup>30</sup> - Sogepa

<sup>29</sup> Cette taxe fait parfois l'objet de recours au conseil d'Etat car jugée parfois discriminante

<sup>30</sup>

Que l'ensemble des liaisons motorisées seront les plus courtes pour rejoindre l'axe autoroutier et donc dirigées vers Cheratte.

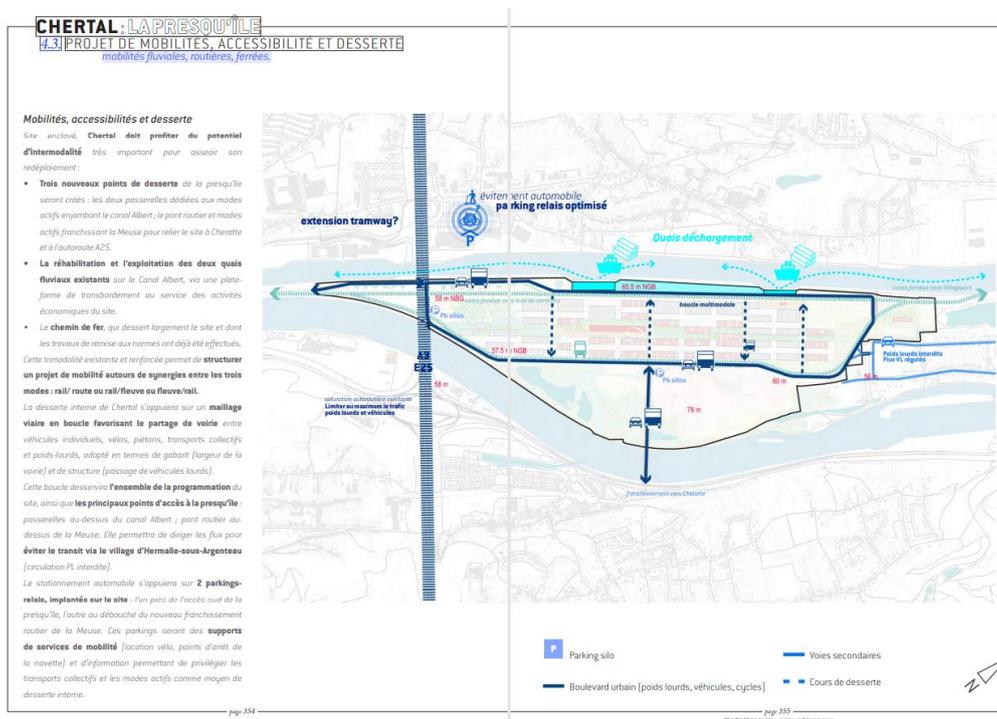


Figure 86 : Extrait Masterplan Chertal - Sogepa

Quant à l'affectation de la zone, rien n'est encore clairement identifié mais il y a une part non négligeable affectée à de la zone verte, une part le long du canal affectée à de la logistique et la zone centrale à de l'activité économique diversifiée avec une haute valeur ajoutée essentiellement orientée vers les énergies alternatives.

Le projet est à l'étape d'intention et les pouvoirs publics n'en ont pas la maîtrise foncière.

En matière de mobilité, tant que l'affectation n'est pas précise, il est difficile d'anticiper la mobilité générée. Cela conduit à la plus grande prudence.

Il est donc important que les acteurs concernés soient attentifs pour accompagner la problématique du transport actuel et futur (problème de langue, problème d'interlocuteurs, problèmes de GPS, problème de réglementation à faire respecter)

Une coordination permanente entre le SPW et les communes périphériques est engagée et doit perdurer

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

Toute chose étant égale par ailleurs, les recommandations édictées dans les autres fiches : transport marchandise et zones apaisées sont à appliquer à ce niveau-ci conscient que les grands plans d'orientation territoriale ont déjà été établis et qu'en matière de mobilité, c'est bien à l'échelle de l'arrondissement qu'il faut établir les bases stratégiques.



## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

Une importante prise de conscience s'opère dans le milieu des développeurs. Un projet immobilier est plus attractif s'il répond à des critères écologiques comme l'isolation thermique et sonore, l'usage parcimonieux de l'eau, le principe de toiture végétalisée, l'usage de l'eau de pluie, les espaces partagés.

Tout se réglemente !

Le référentiel quartier durable est une bonne source de recommandation en matière de développement territorial.

Il en va de même de la mobilité où des grands ensembles immobiliers proposent des voitures partagées électriques, des parkings communs pour les vélos, ...

Sans tomber dans le *greenwashing*, les communes seront particulièrement attentives à la réelle portée des propositions établies par ces développeurs, car souvent l'étude d'incidence où les réflexions s'étendent dans un périmètre souvent trop court, partent sur des considérations non vérifiables, du type agriculture urbaine dans les espaces partagés ou des noues en espace public qui demandent une vigilance et un entretien difficilement gérable par les services techniques communaux.

Il en va de même de l'évaluation des modes de déplacements ... « *mettre en commun une flotte de trottinettes électriques ne va pas motiver les familles à conduire les enfants à l'école à pied chaque matin* ».

## SOURCE À CONSULTER

GRU – partie réglementaire – articles 414 et suivants

CoDT : charges d'urbanisme

Ouvrages d'aménagement du territoire ; e.a. Référentiel quartier durable : [http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/myfiles/views/documents/publications/collections/SPW\\_Ref\\_Quartiers\\_Durables.pdf](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/myfiles/views/documents/publications/collections/SPW_Ref_Quartiers_Durables.pdf)

Schéma de développement de l'arrondissement de Liège – SDALg – février 2017

Liens avec autres documents communaux : SOTO

Références CeMathèque :

CeMathèque n°19	Zone <a href="#">30, zone résidentielle et zone de rencontre</a>
CeMathèque n°38	Zone <a href="#">30, zone résidentielle et zone de rencontre</a>

CeMathèque n°22	Mobilité <a href="#">douce et déplacements quotidiens</a>
CeMathèque n°18	<a href="#">Nouvelles implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?</a>
CeMathèque n°34	Nouvelles <a href="#">implantations commerciales et mobilité Quels enjeux? Quelle stratégie?</a>
CeMathèque n°20	Territoires, mobilité <a href="#">et aménagements en zone rurale</a>

## FICHE ACTION 15 : SERVICES DE MOBILITÉ ET INFORMATION AU CITOYEN

### 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), vers les modes actifs ou les nouveaux usages de la voiture (autopartage ou systèmes de covoiturage).

Cette fiche présente les leviers dont dispose Oupeye 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 Région wallonne planche sur un nouveau décret pour définir ces CLM, convaincue de leur utilité en milieu rural. Le nord d'Oupeye s'y prête (manque de transports publics, besoin d'une voiture avéré).

Le sud bénéficie d'un service de transport public de type urbain jugé suffisamment attractif pour ne pas nécessiter de service de mobilité local.

Pourtant la mobilité change et il est souhaité que les personnes de plus en plus âgées restent le plus longtemps autonomes. Dès lors, centraliser et mutualiser les énergies semble justifié.

L'actuelle CLM pourra éventuellement intégrer le futur cadre légal de ce genre d'organisme.

### ACTIONS TRANSVERSALES

Fiche 03 : Signalisation réseau piéton  
 Fiche 05 : Signalisation réseau cyclable  
 Fiche 07 : Promotion des transports en commun  
 Fiche 09 : Sensibilisation et promotion à la mobilité alternative  
 Fiche 12 : Mobilité scolaire

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

Commune de Oupeye  
 Atingo  
 SPW pour le cadre réglementaire  
 Liège Métropole  
 CPAS et services sociaux  
 Associations locales

### FINANCEMENT

SPW : Subsidés régionaux via les futures CLM

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

€ à €€

## INDICATEURS DE RÉSULTAT<sup>31</sup>

---

- Voitures partagées
- Adhérents, véhicules, locations
- Taxi social
- Bus local
- PDE communal ou enquête
- Prime vélo
- Centrale mobilité : nombre d'appels
- Service location vélo
- Service réparation vélo
- Personnel au service mobilité

## IMPACTS

---

- +
  - Présence d'un référent mobilité actif reconnu
- - Nécessité d'alimenter en permanence le service créé
  - Coût

---

<sup>31</sup> La commune choisira les indicateurs qui lui semblent les plus pertinents et surtout chiffrables. On part du principe que le diagnostic a déjà chiffré pas mal de paramètres issus des données officielles, e.a. le report modal dans les statistiques du SPF

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

---

On se réfère à la fiche action n°9 : Sensibilisation et promotion à une mobilité alternative scolaire et des travailleurs

- Objectifs de la vision Fast 2030 ;
- Le Mobipôle : une infrastructure multiservice pour faciliter l'intermodalité ;
- 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 ;
- Un nouvel écosystème de services pour répondre aux besoins du terrain ;
- Autopartage et applications digitales ;
- Services de covoiturage et développement de parkings de co-voiturage.

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES EN AMÉNAGEMENT OU DISPOSITION COMMUNALE

---

Ce service doit prendre en compte tous les modes de déplacements et avoir une vue multimodale des déplacements effectués pour les habitants d'Oupeye mais aussi ceux qui y viennent travailler, faire du tourisme, ...

Il serait bien venu que le service communal soit un relai ou une antenne d'un service de mobilité plus développé à l'échelle d'un bassin de vie, car la mobilité ne s'arrête pas aux frontières de la commune.

## DES ACTIONS CONCRÈTES À METTRE EN PLACE

---

1. Signaler les parkings de co-voiturage déjà pratiqués :
  - ✓ L'hypermarché carrefour à la sortie n°35 est en partie utilisé par du co-voiturage ;
  - ✓ Le parking de co-voiturage de Boirs sous la E313 ;
  - ✓ Le parking le long de la chaussée d'Argenteau sous la Rampe du Pont ;
  - ✓ Le parking du Delhaize d'Haccourt, dans une moindre mesure.

Le Mobipôle S du château sera la première réalisation sur le territoire de la commune en matière de coordination de différents modes de déplacements entendu que les autres parkings de covoiturage se développent dans les communes limitrophes : Argenteau, complexe commercial d'Herstal, parking de dissuasion de Bassenge, P+R de la gare de Milmort, gare de Visé,

2. Avoir des outils informatiques pour cartographier de manière dynamique l'avancement de la mise en réseaux structurants de la commune en liaison avec les communes limitrophes.

3. Avoir les outils pour mettre à jour les indicateurs de performance.
4. Avoir accès aux modes de communication ; page internet de la commune, page Facebook dédiée à la mobilité ou travailler en étroite collaboration avec le service communication de la Commune ;
5. Avoir son réseau d'acteurs publics et associatifs : locale du GRACQ, ProVélo, Tous à pied, Atingo, zone de police, responsable SPW- infrastructure, planification, sécurité routière pour partager, demander des avis et conseils et communiquer.

## RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SENSIBILISATION, D'INFORMATION ET DE PROMOTION

---

Les actions de communication vers l'information au citoyen peuvent être diverses et elles seront mises 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 (cours d'informatique aux 3x20) ;
- **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 entre autres dans la mise en SUL de certaines voiries ;
- **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** : offrir une récompense aux enseignants et commerçants qui se garent sur les parkings plus éloignés ;
- **Organiser des événements** afin de valoriser les transports publics par des actions festives, etc. ;
- **Envisager avec l'IC SPI des campagnes de sensibilisation sur les zones d'activités économiques** des Hauts Sarts (revamping), d'Hermalle-sous-Argenteau, et dans la moindre mesure le site Sartel ;

- **Créer un portail de mobilité** afin d'informer les citoyens concernant les modes actifs 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 commune 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 ;
  - Information sur les applications digitales d'intermodalité (TEC, SNCB, Cambio, ...) ;
  - Relayer les conseils prodigués sur les sites du GRACQ et ProVélo.

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 à assistance électrique ;
  - Organiser des bourses d'échange de vélos ;
  - Placer des kits de première réparation aux divers pôles attractifs (gare, hall sportif, ...) ;
  - Placer des fontaines à eau ;
  - L'existence d'arceaux rappelle qu'il y a une place pour le vélo 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 ;
  - Signaler les applications pour le partage de voitures privées (Cozywheels, BlaBlaCar, share4mobility, Wibee, ...).

## **MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS PARTICULIÈRES POUR LA COMMUNE D'OUPEYE**

Oupeye doit s'associer à la communication développée par l'asbl Liège Métropole, le TEC Liège et chaque commune limitrophe et la ville de Liège qui poste une information suprarégionale en matière de mobilité.

Sans vouloir recréer une page spécifique sur le site de la Commune, il est plus simple de relayer les liens internet des asbl qui font la promotion de la marche, Tous à pied, Atingo, la promotion du vélo comme le Gracq et ProVélo, la promotion des TC comme le TEC, la promotion du co-voiturage comme Mpact, etc. et aussi bien évidemment le site de MobilityinLiègeMétropole

Aussi il est bon d'attirer l'attention, comme l'audit PIWACY l'a révélé, sur les faiblesses en termes de moyen de communication : support, personnel, qualification, budget, ... que les villes et communes rencontrent.

Il semble plus avantageux d'associer plusieurs communes pour générer des actions communes.



Faire appel à des asbl pour animer des classes d'enfants sur la problématique de la mobilité, c'est bien ! Créer un réseau de référents qui toute l'année sensibilisent les enfants et collègues à venir à pied ou à vélo, c'est mieux ! La ville de Jodoigne a mis en place un concours inter écoles pour motiver les élèves et enseignants à faire mieux que l'autre en matière de mobilité alternative.

La centrale de mobilité de la Basse-Meuse va continuer à assurer ses missions complémentaires au service des transports publics mais devra très certainement à terme orienter les demandes vers une plateforme plus diversifiée telle que celle mise en place au niveau du bassin de mobilité de Liège pris dans son ensemble.

SOURCE À CONSULTER

---

Références CeMathèque :

CeMathèque n°15	<a href="#">L'intermodalité dans le ransport des personnes</a>
CeMathèque n°14	<a href="#">L'intermodalité dans le ransport des personnes</a>
CeMathèque n°2	<a href="#">Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité - PCM</a>
CeMathèque n°7	<a href="#">Les pièges de la mise en œuvre des plans communaux de mobilité - PCM</a>
CeMathèque n°44	<a href="#">La voiture en partage</a>

**TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ACTIONS À MENER**

Tableau de synthèse des actions proposées		temporalité			Priorité		
		court	moyen	long	1	2	3
Fiche action 2 Piéton	1. utiliser la carte du réseau piéton pour justifier les aménagements	x	x	x	x		
	2. assurer les aménagements de trottoirs conformes : Haccourt, Hermée, Oupeye		x				
	3. concevoir des zones résidentielles aménagées là où la largeur ne permet d'assurer des trottoirs de 1m50 : rue J. Hubin		x				x
	4. concevoir des zones de rencontre pour améliorer le cadre de vie : rue Visé-Voie, rue des Ponts, adapter la rue de la Tour en zone de rencontre		x				x
	4. appliquer des charges d'urbanisme à l'aménagement de cheminements continus	x			x		
	5. se référer à la Sécurithèque	x					
	6. tenir à jour l'indicateur de mètres de trottoirs conformes PMR et passages piétons conformes PMR	x					x
Fiche action 4 Vélo	1. utiliser la carte du réseau structurant pour justifier les aménagements	x	x	x	x	x	
	2. se référer aux fiches PiWaCy et PIMACI qui couvrent tout le réseau projeté cyclable de la Commune	x			x		
	3. aménager des BCS rue Flexhe-Slins dans le cadre de la mobilité scolaire et le rabattement des modes actifs vers les lignes de TP		x				x
	5. s'associer aux communes limitrophes pour fixer les cyclostrades avec le SPW-Mi		x				x
	6. tenir à jour des indicateurs tels que nombre de km en chemins réservés, BCS, PCS, PCM, ...	x				x	
	7. se référer à la Sécurithèque	x				x	
Fiche action 3-5 Signalisation vélo et piéton	1. quand les réseaux sont complets et continu, placer la signalisation adaptées aux usagers piétons et cyclistes		x				
	# xx panneaux pour vélos suivant localisation fixée ( voir fiches PiWaCy et PIMACI)		x				x
	# 12 panneaux pour piéton suivant localisation fixée		x				x
	2. se référer à la Sécurithèque	x				x	x
	1. terminer d'aménager le réseau vélo structurant	x				x	

		court	moyen	long	1	2	3
Fiche action 6 stationnement vélo	2.choisir les bons arceaux et abris aux bons emplacements	x				x	
	3.installer les bons équipements aux emplacements figurant dans le tableau du PCM		x			x	
	4. activer les subsides TEC pour l'équipement des arrêts de bus	x	x				x
	5.placer des arceaux au fur et à mesure de leur occupation		x	x			x
	6.inviter les villes d'Herstal et Visé à équiper les gares SNCB de racks à vélo supplémentaires		x				x
	7. imposer dans les PU des locaux pour stockage vélo dans maisons et surtout immeubles à logements multiples	x			x		
	8. équiper le mobipôle Château de séries de dispositifs appropriés longue et courte durée	x			x		
	9. se référer à la Sécurithèque	x			x		
	10. mettre à jour le tableau des aménagements + taux d'occupation comme indicateur	x			x		
	Fiche action 7 Promotion des transports publics	1. être actif au niveau de l'OCBM	x			x	
2. être actif au niveau de la mise en place de la ligne structurante 7		x			x		
3. être actif dans la promotion du chemin de fer et l'équipement des gares ( parking voitures, parking vélos, services, ...)		x			x		
4. assurer les rabattements cyclables des quartiers mal desservis : Houtain et Heure, est d'Hermée ...)		x			x		
5. aménager les quais des bus TEC : abri voyageurs et arceaux vélos		x			x		
7. aménagement Mobipôle parking Chateau en cours (Fiche PIMACI)		x			x		
9. se référer la Sécurithèque		x			x		
Fiche action 8 stationnement	1. pour le vélo, voir fiche 5	x			x		
	2. prévoir du stationnement privé dans toute délivrance de PU	x			x		
	3. aménager le Mobipôle Château d'Oupeye en cours de procédure	x			x		
	4. mieux signaler les parkings longue durée		x			x	
	5. fixer des places en zone bleue 30' aux abords des commerces tels que boulangerie, pharmacies et librairie pour assurer la rotation - les cartographier et publier sur site internet de la Commune	x			x		
	6. contrôler - avertir - verbaliser	x			x		
	7. bien distinguer le domaine public du domaine privé pour bien distinguer les aires de stationnement privées		x			x	
	8. se référer à la Sécurithèque						

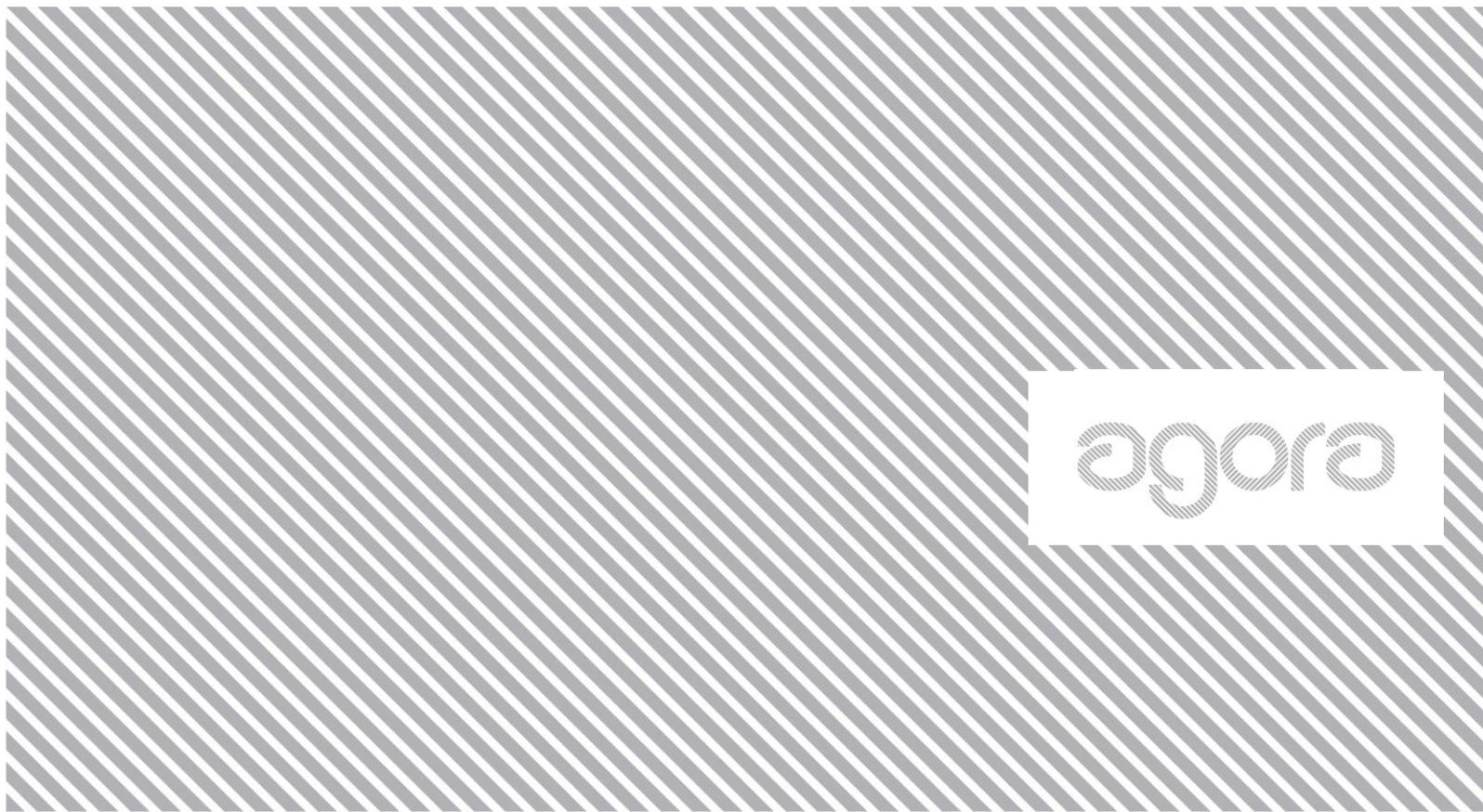
		court	moyen	long	1	2	3
	9. tenir à jour des statistiques de la zone de police en matière de verbalisation et avertissement						
Fiche action 9 mobilité alternative	1. assurer du personnel communal affecté à cette tâche		x			x	
	1.1. actions dans les écoles		x			x	
	1.1.1. animations vélos avec référents longue durée		x			x	
	1.1.2. animations marche avec référents longue durée		x		x		
	1.1.3. rues scolaires						
	1.1.3.1.avenue E. Remy à Hermalle	x			x		
	1.1.3.2. voie du Puits à Houtain-St-Siméon	x			x		
	1.1.3.3. rue Hachette à Heure-le-Romain	x			x		
	1.1.3.4. rue Cockroux		x			x	
	1.2 co-voiturage						
	1.2.1 relancer la plateforme digitale avec publicité		x			x	
	1.3. Plan déplacement entreprise au sein de l'administration communale						
	1.4. participer aux semaines de la Mobilité SPW	x			x		
	1.5. Mobipôle : développer le Mobipôle Château d'Oupeye et en faire la publicité	x			x		
Fiche action 10 hiérarchie du réseau viaire	1. se référer à OpenStreetMap et demander les adaptations souhaitées	x			x		
	2. communiquer avec SPW-carto le réseau viaire adapté via Qgis	x				x	
	3. objectiver les flux par analyseur de trafic, camera Telraam et ANPR	x			x		
	4. Maintenir à jour la carte des limitations de vitesses et s'assurer de la signalisation adaptée	x			x		
	5. adaptation des limitations de vitesse sur le réseau régional et communal tel que dressé dans carte du PCM	x			x		
	6. être en relation avec les opérateurs GPS pour ne pas conseiller des itinéraires via Haccourt, Hermée et Hermalle		x				x
	7. informer et sensibiliser sur tout changement de signalisation et expliquer pourquoi	x			x		
	8. dresser des avertissements et des procès-verbaux	x			x		
	9. se référer à la Sécurothèque	x			x		
	10. tenir à jour des statistiques de la zone de police en matière de verbalisation et avertissement				x		

		court	moyen	long	1	2	3
Fiche action 11 Transport Marchandises par route	1. solliciter le service SPW-Carto pour avoir des données Viapass affinées	x				x	
	2. réaménager # Tongres-Eben pour favoriser la liaison N 671 et pont-barrage de Lixhe		x			x	
	3. placer les limitations de tonnages aux entrées des quartiers à vocation résidentielle	x			x		
	4. maintenir la déviation camions au rond-point Hauts-Sarts et créer une effet de porte sur Hermée dans la rue d'Herstal	x			x		
	5. orienter les PL sur les bons itinéraires en concertation avec Visé et le SPW-MI	x			x		
	6. veiller dans les grands projets à orienter les PL au plus court vers les axes de transit suivant la hiérarchie viaire				x		
	7. revoir le stationnement PL à la baisse						
	8. enregistrer des données TELRAAM comme indicateurs de résultats		x			x	x
Fiche action 12 Mobilité scolaire	1. maintien en bon état des aménagements existants e.a. la peinture au sol	x			x		
	2. aménager des trottoirs au-delà de la zone 30 suivant le réseau piéton structurant	x			x		
	<b>3. Ecole Val d'Aaz</b>				x		
	3.1. réguler le parking enseignant rue Vinave	x				x	
	3.2. profiter du bassin d'orage pour créer du stationnement supplémentaire		x				x
	3.3. créer du kiss and ride aux heures scolaires pour améliorer la rotation et donc la disponibilité	x			x		
	3.4. créer les trottoirs traversants	x				x	
	<b>4. Ecole Saint Joseph</b>						
	4.1. assurer la mutualisation des places entre écoles	x			x		
	4.2. faire de la rue de la Tour une zone 20	x			x		
	4.3. créer du kiss and ride aux heures scolaires pour améliorer la rotation et donc la disponibilité	x			x		
	4.4. mettre un abri vélo dans la rue Neuve lors des travaux de réaménagement		x			x	
	<b>5. Ecoles Saint André et J. Bodson</b>						
	5.1. aménager des trottoirs traversants et tout un cheminement piéton distinct avenue Roi Albert					x	
	5.2. renforcer la signalisation zone 30 - abords écoles				x		
	5.3. aménager l'avenue Roi Albert en bld urbain avec une PCS bidirectionnelle						x
	5.4. prévoir des places Kiss and Ride aux heures scolaires				x		
	5.5. renforcer le SUL				x		
	5.6. assurer la sécurité en intérieur d'ilot				x		
	5.7. créer un effet de porte juste après le Mobipôle					x	

		court	moyen	long	1	2	3
	5.8. aménager la rue Cockroux en rue scolaire si le stationnement le long de l'avenue Roi Albert est assuré						
	5.9. prévoir une campagne d'information, contrôle et un accompagnement à chaque modification						x
Fiche Action 13 aménagement de zones apaisées	1. bien identifier les voiries limitées à 30 km/h et les généraliser à terme sous forme de zone 30		x				x
	2. bien identifier les zones résidentielles limitées à 20km/h ( panneaux de signalisation)	x			x		
	3. aménager des carrefours pour les sécuriser suivant le principe STOP						
	3.1. # Elvaux-Petit Aaz						
	3.2. # Pierre Blanche - P. Michaux						
	3.3. # 7 Bonniers - Froidmont						
	3.4. # Hermalle - Roi Albert (+ Cockroux)						
	4. adaptation des gabarits						
	4.1. rue Visé-Voie						
	4.2. rue Jean Hubin						
	4.3. rue des Ponts						
	4.4. rue d'Herstal						
4.5. rue du Comptoir							
Fiche action 14 développement territorial	Être en phase avec les documents d'orientation de développement territorial et le SOTO						
Fiche action 15 services de mobilité et information	1. promotion du principe Fast 2030	x			x		
	2. promotion du Mobipôle S sur Oupeye	x			x		
	3. promotion su site MobilityinLiègeMétropole	x			x		
	4. promotion du co-voiturage en mentionnant les parkings prévus à cet usage	x			x		
	5. promotion des Mobipôles M de la gare SNCB Milmort et celle de Visé	x			x		
	6. confection d'un réseau d'acteurs : Gracq, ProVélo, Tous à pied, ...	x			x		
	7. promotion d'un service à la demande complémentaire au TEC et autres	x			x		
	8. adhésion (à terme) à une Centrale locale de mobilité			x			x
	9. inviter les usagers de la voiture à tester d'autres modes de déplacement		x				x
	10. expliquer aux citoyens la politique communale de mobilité - RNT du PCM à diffuser	x				x	
	11. adapter les supports de communication aux publics visés	x				x	

		court	moyen	long	1	2	3
	12. développer des campagnes d'information sur l'utilisation de véhicules moins polluants		x				x
	13. inaugurer les itinéraires cyclables			x		x	
	14. mener des actions dans les écoles et en informer les parents	x				x	
	15. offrir des récompenses aux bons exemples		x				x
	16. organiser des événements		x				x
	17. être présent avec un stand mobilité alternative lors des événements annuels		x				x
	18. créer un portail mobilité permanent sur la page Facebook de la commune	x			x		
	19. avoir une page mobilité sur le site internet de la Commune						
	20. relayer les liens de sites relatifs à la mobilité sur le site de la commune : TEC, Gracq, Cozywheels, BlaBlaCar, ...	x			x		





agora