

**ACTUALISATION DU  
PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE VISÉ**

**DIAGNOSTIC PROSPECTIF  
PROJET DE DOCUMENT**

Ont participé à la rédaction de ce rapport :

- **Paul PLAK** – Associée – Chef de Projets
- **Tiago Daniel Costa Pina** – Chargé d'études
- **Alice Denys** – Chargée d'études



**agora**  
ETUDES

Rue Montagne aux Angés, 26  
B - 1081 Bruxelles  
T. +32 2 779 13 55  
F. +32 2 779 22 75  
agora@agora-urba.be  
www.agora-urba.be

# Table des matières

---

<b>1</b>	<b>Contexte géographique</b>	<b>9</b>
1.1	Positionnement de Visé par rapport aux autres pôles urbains	9
1.2	Morphologie du territoire communal	10
1.2.1	Topographie et relief	10
1.2.2	Occupation du sol	12
1.2.3	Morphologie et caractéristiques des zones bâties	15
<b>2</b>	<b>Contexte socio-économique : population, activités et équipements</b>	<b>17</b>
2.1	Caractéristiques socio-économiques de la population	17
2.2	Pôles générateurs de déplacements	19
2.2.1	Localisation	19
2.3	Déplacements domicile-travail	20
2.4	Plan de Secteur	22
<b>3</b>	<b>Modes doux</b>	<b>24</b>
3.1	Déplacements piétons	24
3.2	Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite	28
3.3	Déplacements cyclistes	29
3.3.1	Aménagements existants et projets d'aménagements cyclables	29
3.3.2	Sens Uniques Limités (SUL)	31
3.3.3	Difficultés identifiées au sein des itinéraires et aménagements existants	31
3.3.4	Souhaits futurs exprimés par les cyclistes	32
3.3.5	Stationnements à destination des cyclistes	32
3.4	Conclusions	33
<b>4</b>	<b>Transports en commun</b>	<b>34</b>
4.1	Transports en commun ferrés : SNCB	36
4.1.1	Offre	36
4.1.2	Demande	36
4.2	Transports en commun routiers : TEC	37
4.2.1	Offre	37
4.2.2	Demande	38
4.3	Conclusion	40

<b>5</b>	<b>Services de Mobilité</b>	<b>41</b>
5.1	Centrale de Mobilité de la Basse Meuse	41
5.1.1	Transport des personnes à mobilité réduite	41
5.1.2	Transport en commun à la demande	41
5.2	Covoiturage	42
5.3	Autopartage	43
5.3.1	Autopartage « station fixe »	43
5.3.2	Autopartage entre particuliers	43
5.4	Conclusions	43
<b>6</b>	<b>Mobilité scolaire</b>	<b>44</b>
6.1	Écoles	44
6.2	Aménagements existants	46
6.3	Dysfonctionnements observés	46
6.4	Enquête scolaire	48
6.4.1	Obstacles à l'utilisation du vélo	49
6.4.2	Obstacles à l'utilisation de la marche	49
6.4.3	Obstacles à l'utilisation des transports en commun	50
6.5	Conclusions	51
<b>7</b>	<b>Transport privé</b>	<b>52</b>
7.1	Hiérarchie viaire	52
7.2	Demande de déplacements	53
7.2.1	Comptages de circulation	53
7.2.2	Comptages directionnel	54
7.2.3	Comptages de circulation – P11/P12 (N671)	55
7.2.4	Comptages de circulation – P21/P22 (rue d'Artagnan)	56
7.2.5	Comptages de circulation – P31/P32 (N618 – av. du Pont)	58
7.2.6	Comptages de circulation – P101/P102 (Trilogiport)	59
7.2.7	Comptages de circulation – P41/P42 (N653 – Zoning)	60
7.2.8	Comptages de circulation – P51/P52 (N653 – rue de Jupille)	62
7.2.9	Comptages de circulation – P61/P62 (N608 – Rue de Berneau)	63
7.2.10	Comptages de circulation – P71 / P72 (N604 – Rue de Dalhem)	64
7.2.11	Comparatif comptages PICM 2003 – Centre-ville	65
7.2.12	Comptages de circulation – P71/P72 (N604 – Rue de Dalhem)	66
7.3	Sécurité routière	68
7.3.1	Évolution du nombre d'accidents	68
7.3.1.1	Identification des zones à risque	69
7.4	Stationnement	70
7.4.1	Enquête de rotation du stationnement	70

7.4.2	Enquête de rotation : Rue du Collège + Rue Haute _____	72
7.4.3	Enquête de rotation : Place Reine Astrid _____	74
7.4.4	Enquête de rotation : Av. Albert 1er _____	76
7.4.5	Enquête de rotation : Rue des Récollets _____	77
7.4.6	Enquête de rotation : Rues du Perron, Béguines et de la Chinstrée _____	79
7.4.7	Enquête de rotation : Rues des Remparts et du 24 Août 1914 _____	80
7.4.8	Enquête de rotation : Parking de la Gare _____	81
7.4.9	Enquête de rotation : Av. Maréchal Foch _____	82
7.4.10	Enquête de Rotation : Av. Navagne _____	83
7.4.11	Relevé d'occupation _____	84
<b>7.5</b>	<b>Circulation des poids-lourds _____</b>	<b>85</b>
<b>7.6</b>	<b>Conclusions _____</b>	<b>86</b>
<b>7.7</b>	<b>Projets de logement _____</b>	<b>87</b>
<b>7.8</b>	<b>Projets urbains, d'équipements publics et de développement économique _____</b>	<b>89</b>
7.8.1	Projet Eurogare _____	89
7.8.2	Réouverture de la gare de Cheratte _____	90
7.8.3	Revalorisation du site de l'ancien Charbonnage à Cheratte-Bas _____	91
7.8.4	Réaménagement de la place Reine Astrid et revitalisation urbaine entre l'avenue Albert 1 <sup>er</sup> et l'avenue Général Bertrand _____	91
<b>8</b>	<b><i>Projets d'infrastructures et impacts sur la mobilité _____</i></b>	<b>92</b>
8.1	Suppression de passages à niveau à Cheratte _____	92
8.2	Trilogiport _____	92
8.3	Projet de maillage écologique et reconfiguration territoriale avec suppression du passage à niveau de Mouland et amélioration de l'échangeur Visé Nord _____	94
<b>9</b>	<b><i>Documents d'orientation _____</i></b>	<b>96</b>
9.1	Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfer modal : FAST _____	96
9.2	Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège (PUM) _____	96
9.3	Schéma de développement territorial pluricommunal de l'arrondissement de Liège _____	97
9.4	Destination 2040: Schéma de développement territorial de l'Agglomération de Liège & Plan Provincial de Mobilité (Liège Europe Métropole) _____	97
9.5	Schéma directeur cyclable de la Wallonie (SDCW) _____	97
9.6	Schéma directeur cyclable en Province de Liège _____	99
9.7	Communes voisines _____	100
9.7.1	Plan de Déplacement et de Stationnement de Liège _____	100
9.8	Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) de la Basse Meuse _____	101

**Problématiques principales à résoudre \_\_\_\_\_ 106**

**10 Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions \_\_\_\_\_ 106**

**10.1 Globaliser l'action \_\_\_\_\_ 106**

**10.2 Anticiper les évolutions \_\_\_\_\_ 106**

**10.3 Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux \_\_\_\_\_ 107**

**10.4 Gérer les espaces de circulation \_\_\_\_\_ 108**

**10.5 Les enjeux et problématiques \_\_\_\_\_ 109**

## Table des illustrations

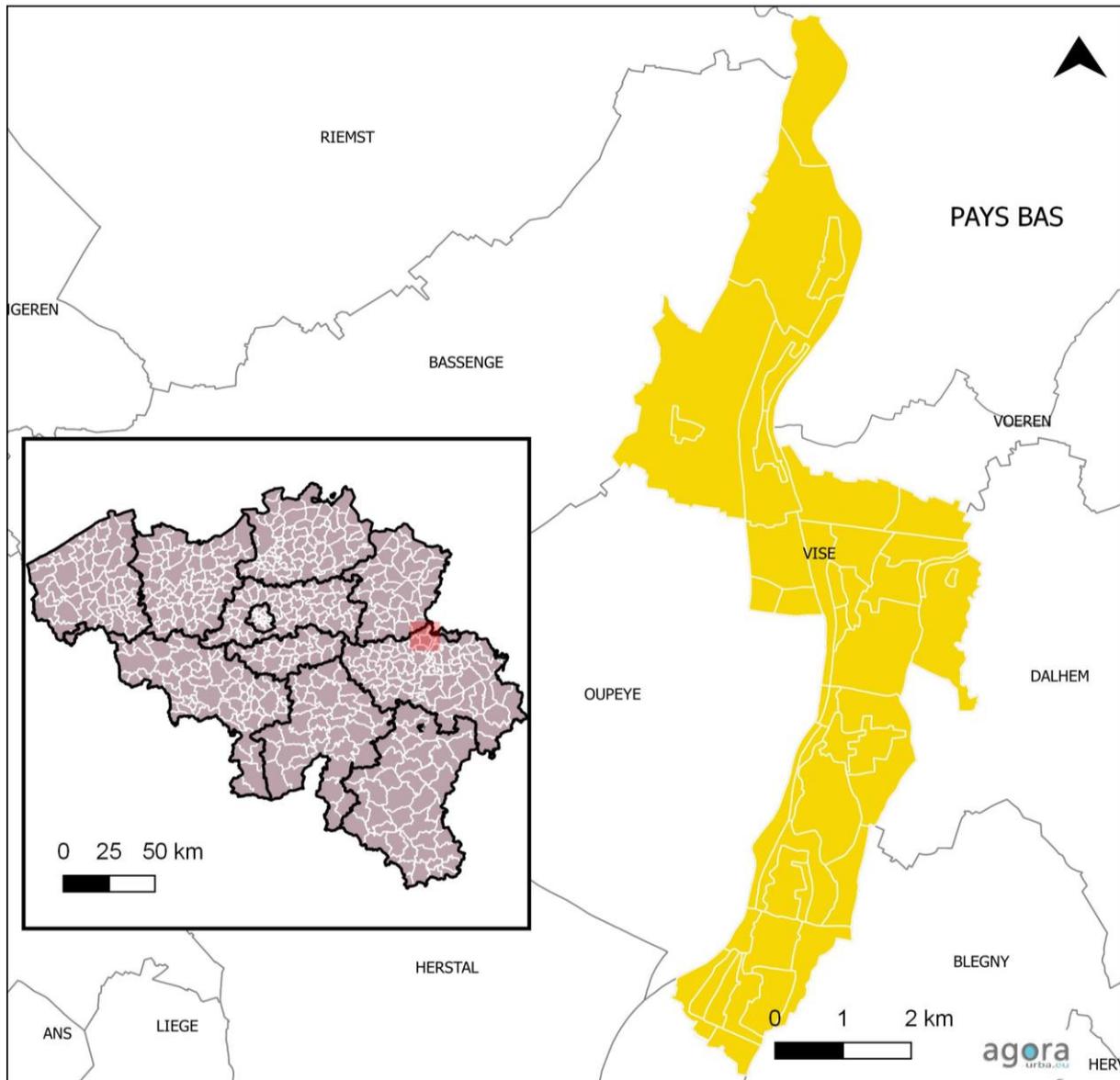
Figure 1. Contexte géographique _____	9
Figure 2. Relief de la commune _____	11
Figure 3. Part de la superficie artificialisée (%) _____	12
Figure 4. Part de terrains occupés par des commerces, bureaux et services (%) _____	13
Figure 5. Part de terrains occupés par des services publics et équipements communautaires (%) _____	14
Figure 6. Évolution démographique (Source : IWEPS) _____	17
Figure 7. Age population (Source : IWEPS) _____	17
Figure 8. Densité de la population par secteur statistique (Source : Censur 2011, SPF Économie) _____	18
Figure 9. Croissance de la population par zone dans l'arrondissement de Liège entre 1980 et 2015 _____	19
Figure 10. Localisation des pôles générateurs de déplacements _____	20
Figure 11. Déplacements domicile – travail. Source : Censur 2011 _____	20
Figure 12. Déplacements domicile-travail entrants et sortants (Visé et communes belges voisines) _____	22
Figure 13. Plan de Secteur _____	23
Figure 14. Réseau piéton existant – Identification des cheminements piétons structurants discontinus ou étroits _____	25
Figure 15. RAVeL et Vélo-routes traversant la commune de Visé _____	29
Figure 16. Infrastructures cyclables existantes _____	30
Figure 17. Réseau de transports collectifs – échelle supra-communale _____	34
Figure 18. Réseau de transports collectifs – échelle communale _____	35
Figure 19. Train - Horaire, passage/jour, intervalle passage _____	36
Figure 20. Nombre de montées ou descentes en gare de Visé en 2013, 2014 et 2015 (Source : SNCB) _____	37
Figure 21. Bus – Horaire, passage/jour, intervalle passage (Source : TEC Liège-Verviers) _____	37
Figure 22. Nombre de montées aux arrêts TEC _____	38
Figure 23. Localisation du projet de parking de covoiturage à Argenteau _____	42
Figure 24. Établissements scolaires _____	45
Figure 25. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -Collège St. Hadelin (secondaire) _____	48
Figure 26. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -Institut Saint Joseph (secondaire) _____	48
Figure 27. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -Institut Saint Hadelin (fondamental) _____	48
Figure 28. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -École communale de Visé (fondamental) _____	48
Figure 29. Emplacement des points de comptage _____	53
Figure 30. Comptages directionnel N608# Fontaine # Mons _____	54
Figure 31. Diagramme des flux (en evp) au carrefour à l'heure de pointe du matin, entre 7h45 et 8h45 _____	54
Figure 32. Diagramme des flux (en evp) au carrefour à l'heure de pointe du soir, entre 16h45 et 17h45 _____	54
Figure 33. Section Poste 011 – Poste 012 _____	55
Figure 34. Comptages de circulation Poste 011 _____	55
Figure 35. Comptages de circulation Poste 012 _____	55
Figure 36. Section Poste 021 – Poste 022 _____	56
Figure 37. Comptages de circulation Poste 021 _____	56
Figure 38. Comptages de circulation Poste 022 _____	56
Figure 39. Comptages de circulation Poste 021 – Poids Lourds _____	57
Figure 40. Comptages de circulation Poste 022 – Poids Lourds _____	57
Figure 41. Section Poste 031 – Poste 032 _____	58
Figure 42. Comptages de circulation Poste 031 _____	58

Figure 43. Comptages de circulation Poste 032	58
Figure 44. Section Poste 101 - Poste 102	59
Figure 45. Comptages de circulation Poste 101	59
Figure 46. Comptages de circulation Poste 102	59
Figure 47. Section Poste 041 – Poste 042	60
Figure 48. Comptages de circulation Poste 041	60
Figure 49. Comptages de circulation Poste 042	60
Figure 50. Comptages de circulation Poste 041 – Poids Lourds	61
Figure 51. Comptages de circulation Poste 042 – Poids Lourds	61
Figure 52. Section Poste 051 – Poste 052	62
Figure 53. Comptages de circulation Poste 051	62
Figure 54. Comptages de circulation Poste 052	62
Figure 55. Section Poste 061 – Poste 062	63
Figure 56. Comptages de circulation Poste 061	63
Figure 57. Comptages de circulation Poste 062	63
Figure 58	63
Figure 59. Section Poste 071 – Poste 072	64
Figure 60. Comptages de circulation Poste 071	64
Figure 61. Comptages de circulation Poste 072	64
Figure 62. Diagramme de charges – trafic journalier moyen d'un jour ouvrable (Extrait du PICM 2003, TRANSITEC)	65
<b>Figure 63. Comptages PICM 2003</b>	65
Figure 64. Section Poste 081 – Poste 082 et Poste 091 – Poste 092	66
Figure 65. Comptages de circulation Poste 081	66
Figure 66. Comptages de circulation Poste 082	66
Figure 67. Comptages de circulation Poste 091	67
Figure 68. Comptages de circulation Poste 092	67
Figure 69. Évolution du nombre d'accidents de la circulation routière avec lésions corporelles en Belgique faisant l'objet d'un procès-verbal de la police (Source: IWEPS)	68
Figure 70. Zones à risque – Indice d'insécurité quinquennal 2009 - 2013	69
Figure 71. Plan de stationnement de Visé (Source : <a href="http://www.vise.be/zone-bleue/zone-bleue-liste-des-rues">http://www.vise.be/zone-bleue/zone-bleue-liste-des-rues</a> )	70
Figure 72. Voiries du relevé de roatation	71
Figure 73. Taux d'occupation Rue du Collège et Rue Haute	72
Figure 74. Capacité utilisée : heures x places (Rue du Collège + Rue Haute)	72
Figure 75. Taux d'occupation Rue du Collège	73
Figure 76. Taux d'occupation Rue Haute	73
Figure 77. Taux d'occupation Place Reine Astrid (Voirie)	74
Figure 78. Capacité utilisée : heures x places (Place Reine Astrid)	75
Figure 79. Taux d'occupation Place Reine Astrid (Parking)	75
Figure 80. Taux d'occupation Av. Albert 1er	76
Figure 81. Capacité utilisée : heures x places (Av. Albert 1er)	76
Figure 82. Relevé rue des Récollets (Partie Nord)	77
Figure 83. Taux d'occupation Rue des Récollets (Partie Nord)	77
Figure 84. Relevé rue des Récollets (Partie Sud)	78
Figure 85. Taux d'occupation Rue des Récollets (Partie Sud)	78
Figure 86. Relevé Rues du Perron, Béguines et de la Chinstrée	79
Figure 87. Taux d'occupation Rues du Perron, Béguines et de la Chinstrée	79
Figure 88. Relevé Rues des Remparts et du 24 Août 1914	80
Figure 89. Taux d'occupation Rues des Remparts et du 24 Août 1914	80
Figure 90. Capacité utilisée : heures x places (Parking de la Gare)	81
Figure 91. Taux d'occupation parking de la gare	81
Figure 92. Relevé Av. Maréchal Foch	82

Figure 93. Taux d'occupation Av. Maréchal Foch _____	82
Figure 94. Relevé Av. Navagne _____	83
Figure 95. Taux d'occupation Av. Navagne _____	83
<b>Figure 96. Taux d'occupation Av. Navagne _____</b>	<b>83</b>
Figure 97. Occupation centre-ville _____	84
Figure 98. Réseau d'itinéraires: Convois exceptionnel de marchandises et réseau routier soumis à la redevance kilométrique _____	85
Figure 99. Principaux projets de logement _____	88
Figure 100. Répartition fonctionnelle Zone A : principes (Eurogare 2016). _____	89
Figure 101. Potentiel en matière de nouveau schéma d'exploitation. _____	90
Figure 102. Schéma d'aménagement Cheratte-Bas _____	91
Figure 103. Création d'un nouvel ouvrage comportant un passage routier et un couloir sous voies _	92
Figure 104. Suppression du PN 16 situé rue Joseph Lhoest et la création d'un couloir sous voies et d'une aire de rebroussement _____	92
Figure 105. Trilogiport en 3D _____	92
Figure 106. Schéma – Itinéraires routiers Haccourt / Bassenge – autoroute E25 _____	93
Figure 107. Accès Trilogiport (Source : <a href="http://www.portdeliege.be/en/trilogiport-3d">http://www.portdeliege.be/en/trilogiport-3d</a> ) _____	94
Figure 108. Projet de maillage écologique et reconfiguration territoriale avec suppression du PN de Moulant et amélioration de l'échangeur de Visé Nord _____	95
Figure 109. Options accès nord – évolution (Source : PICM de la Basse Meuse, 2003, TRANSITEC) _____	95
Figure 110. Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce », juillet 2017 (Source : SPW) _____	98
Figure 111. Étude d'un Schéma directeur cyclable pour la province de Liège : points-nœuds existants et zone d'étude. (Source : ProVelo) _____	99
Figure 112. Réseau Autoroutier : Trafic jour ouvrable moyen 24h – 1998. Source : Plan de Déplacement et Stationnement de la ville de Liège, 1999, Transitec et agora. _____	100
Figure 113. Extrait phase 3 du PICM - Proposition de piétonisation partielle place Reine Astrid ___	103
Figure 114. Extrait phase 3 du PICM - Centre de Visé : potentiels de reports de trafic _____	103
Figure 115. Extrait phase 3 du PICM - Proposition d'adaptation du carrefour de la Gendarmerie__	104
Figure 116. Extrait phase 3 du PICM - Concept modes doux à Visé - Centre _____	105
Figure 117 : capacité de transport des différents modes de transport _____	108

## 1 Contexte géographique

### 1.1 Positionnement de Visé par rapport aux autres pôles urbains



#### Visé en quelques chiffres

- Population totale en 2016: 17748 habitant(s) [Source(s): SPF économie - DG Statistique/Statistics Belgium]
- Densité de population en 2016: 634,1 (habitant(s)/km<sup>2</sup>) [Source(s): SPF économie - DG Statistique/Statistics Belgium]
- Réseau routier revêtu total en 2005: 154,3 km [Source(s): SPF Mobilité et Transports]
- Réseau RAVEL en 2017: 17,99 km
- Parc automobile en 2016: 10873 véhicules [Source(s): SPF économie - DG Statistique/Statistics Belgium]
- Nombre de montées ou descentes en gare de Visé en semaine, année 2015: 683 montée(s) ou descente(s) [Source: SNCB]

Figure 1. Contexte géographique

Visé est située en bord de Meuse à mi-chemin entre Liège et la ville néerlandaise de Maastricht. La commune est la seule ville francophone à avoir une frontière directe avec le pays Bas.

Visé est bordé au nord par :

- Les Pays-Bas (Maastricht)
- Les communes néerlandophones de Riemst et de Fourrons (Voeren)

À l'ouest par :

- Bassenge et Oupeye

À l'est par :

- Dalhem et Blegny

À sud par:

- Liège

La commune de Herstal située au sud-ouest, n'ayant pas de frontière physique avec Visé est très proche et entretient des relations socio-économiques importantes avec celle-ci.

## 1.2 Morphologie du territoire communal

---

### 1.2.1 Topographie et relief

Le relief est plat en bord de Meuse (autour de 40 m d'altitude) et du canal Albert et devient accidenté au fur et à mesure qu'on s'écarte en direction des communes voisines vers l'est (plateau de Herve) et vers le nord-ouest de la vallée (Montagne St-Pierre).

Les villages de Cheratte-Bas, le centre-ville de Visé / Devant-le-Pont, Loën, Lixhe et Lanaye sont situées dans la vallée et bénéficient de plusieurs infrastructures de transport qui se sont développées selon un axe nord-sud le long de la vallée.

Par contre, la partie haute de la ville de Visé ainsi que les villages de Richelle, Argenteau (Sarolay) et Cheratte-Hauteurs sont situées au niveau du plateau de Herve et bénéficient uniquement des infrastructures de transport routier. Le transport motorisé individuel et le réseau TEC permettent de se rabattre vers le réseau de train principal situé au niveau de la vallée.

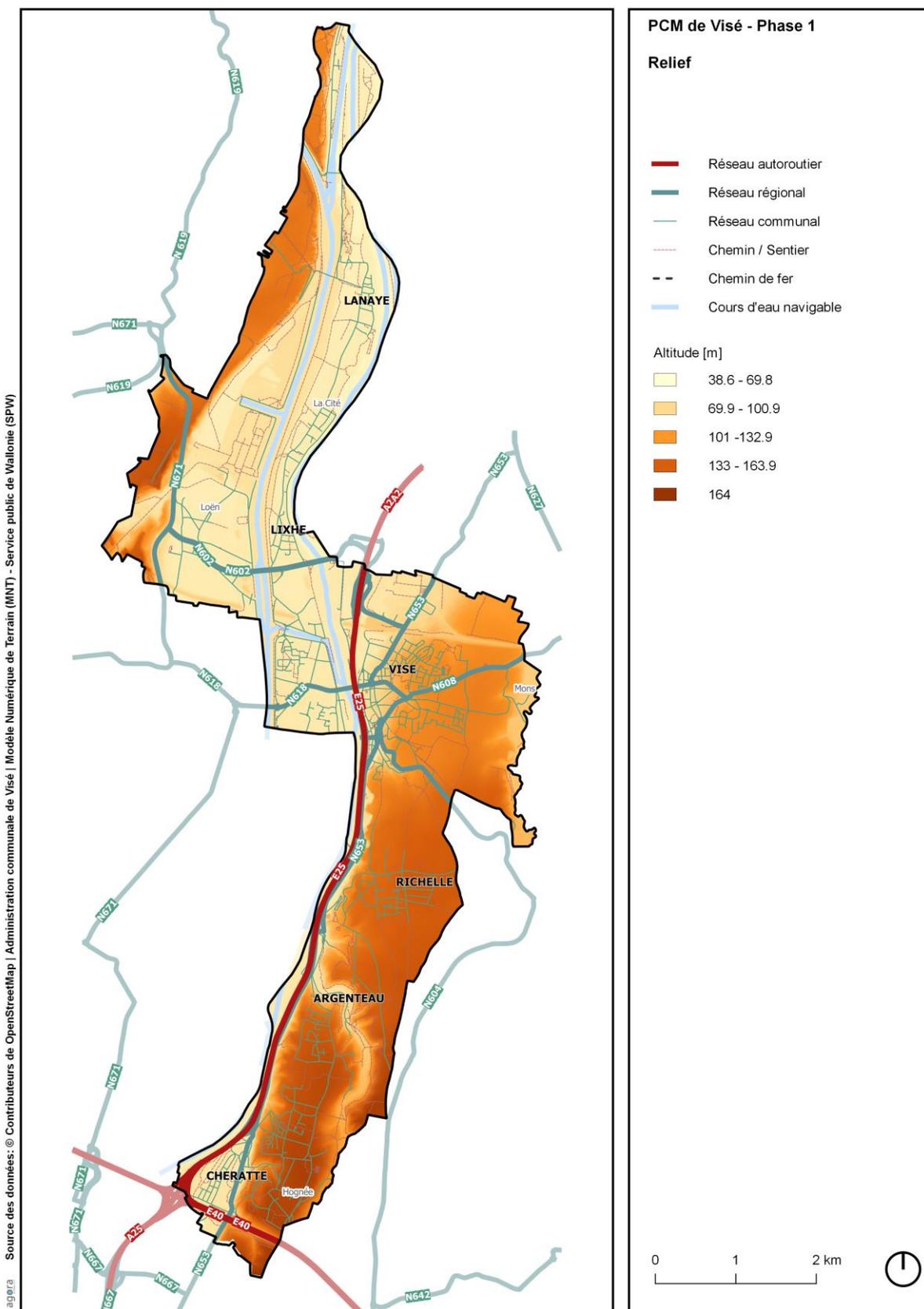


Figure 2. Relief de la commune

### 1.2.2 Occupation du sol

La proportion de superficie urbanisée à Visé est similaire à celle du bassin et de l'agglomération liégeoise, ce qui est supérieur à celle des communes appartenant à la zone de police de la Basse Meuse, de la province de Liège et de la moyenne en Wallonie.

La part de la superficie urbanisée à Visé a connu une légère augmentation depuis 2002. Toutefois, la dernière année cette tendance s'est inversée. En 2017, la superficie artificialisée représentait presque 25 % du territoire communal.

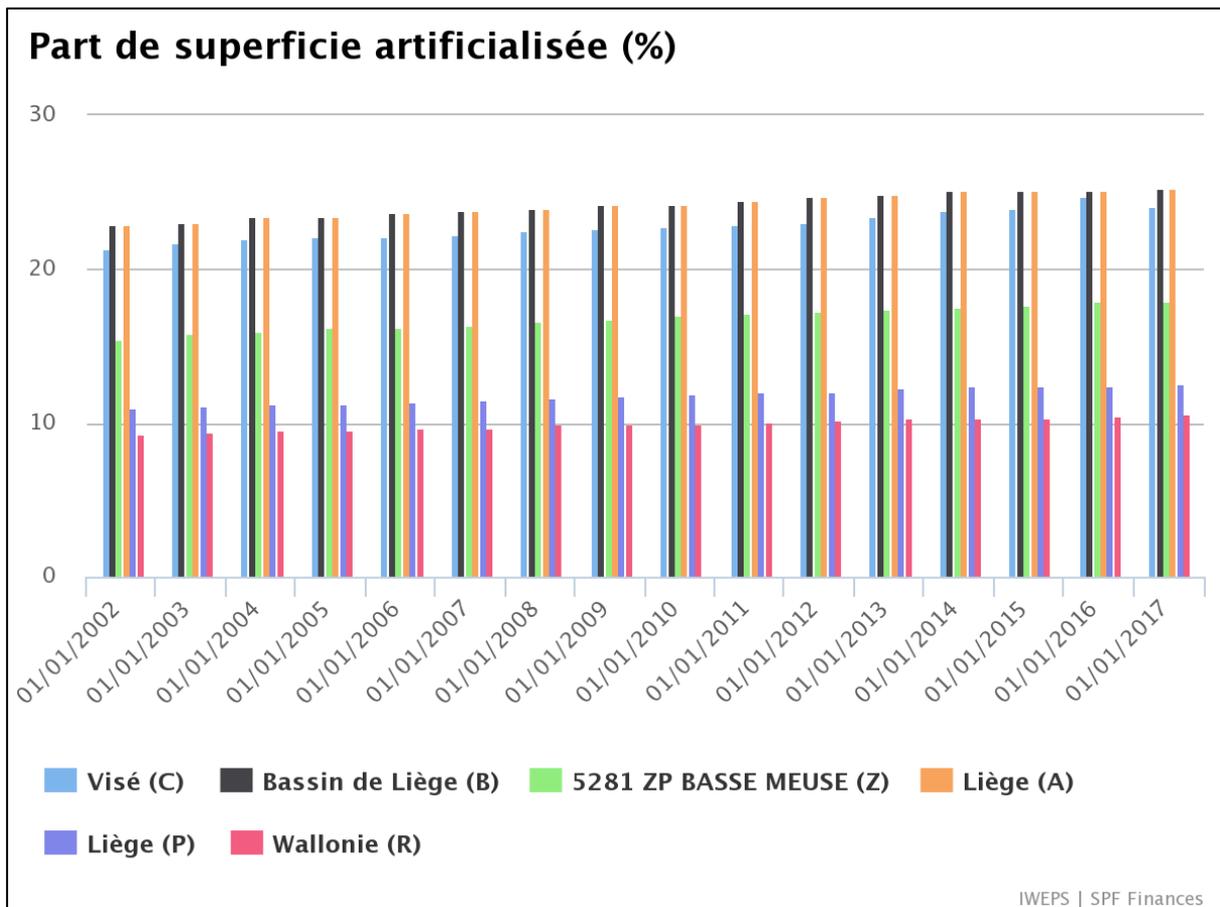


Figure 3. Part de la superficie artificialisée (%)

La part des terrains occupés par des commerces, bureaux et services est un indicateur qui indirectement permet de connaître le niveau de l'activité économique. Les données montrent que cet indicateur reste quasiment constant à Visé entre 2002 et 2016 et connaît une baisse en 2017, accompagnant la baisse du bassin et agglomérations liégeoises. Toutefois, La part des terrains occupés par des commerces, bureaux et services reste supérieure à la moyenne wallonne, de la province de Liège et des communes appartenant à la zone de police de la Basse Meuse.

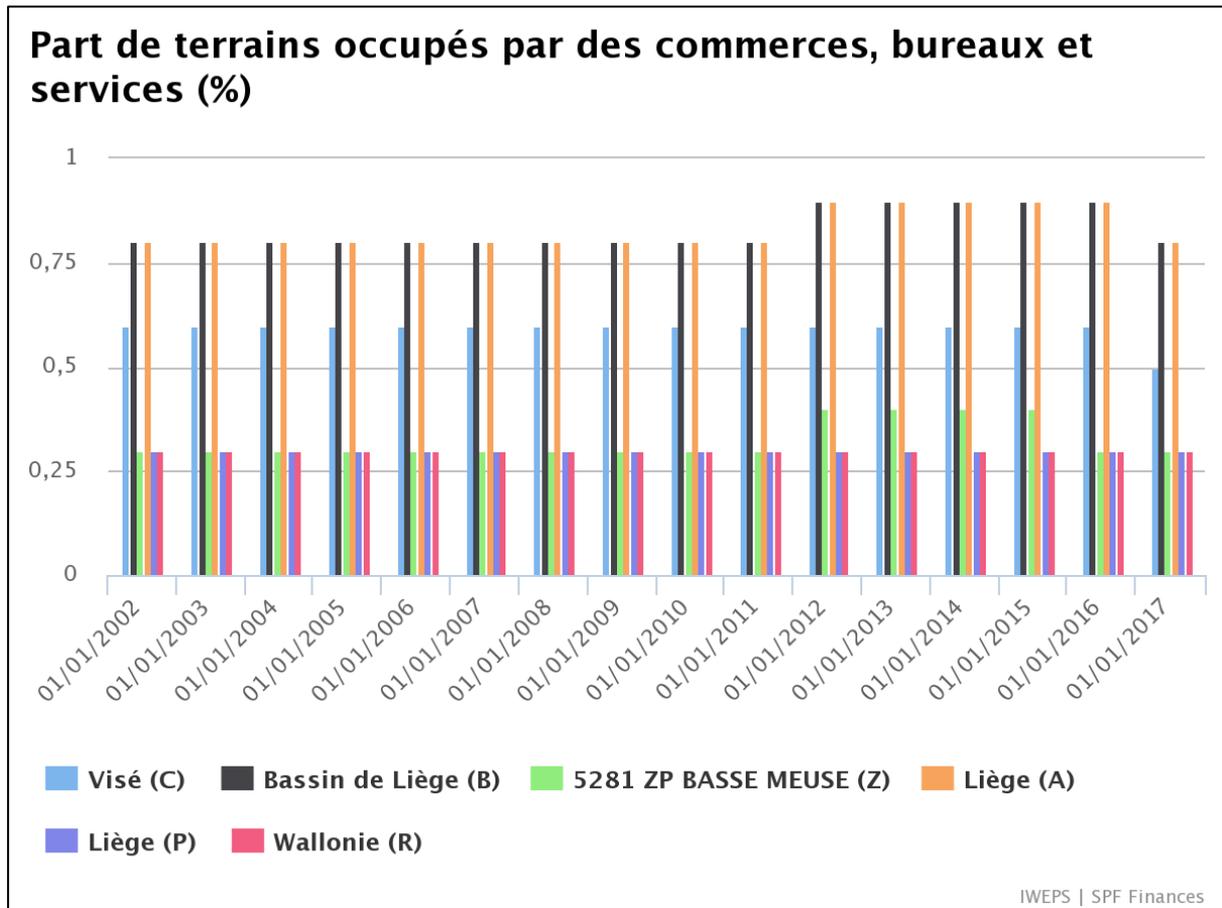


Figure 4. Part de terrains occupés par des commerces, bureaux et services (%)

Pour ce qui concerne la part de terrains occupés par des services publics et équipements communautaires le pourcentage augmente depuis 2012. Il est supérieur à l'ensemble de la Wallonie, de la province de Liège ainsi que au territoire couvert par la zone de police de la Basse Meuse (communes de Bassenge, de Blegny, de Dalhem, de Juprelle, d'Oupeye et de Visé) et inférieur à celui de l'agglomération liégeoise et du bassin liégeois.

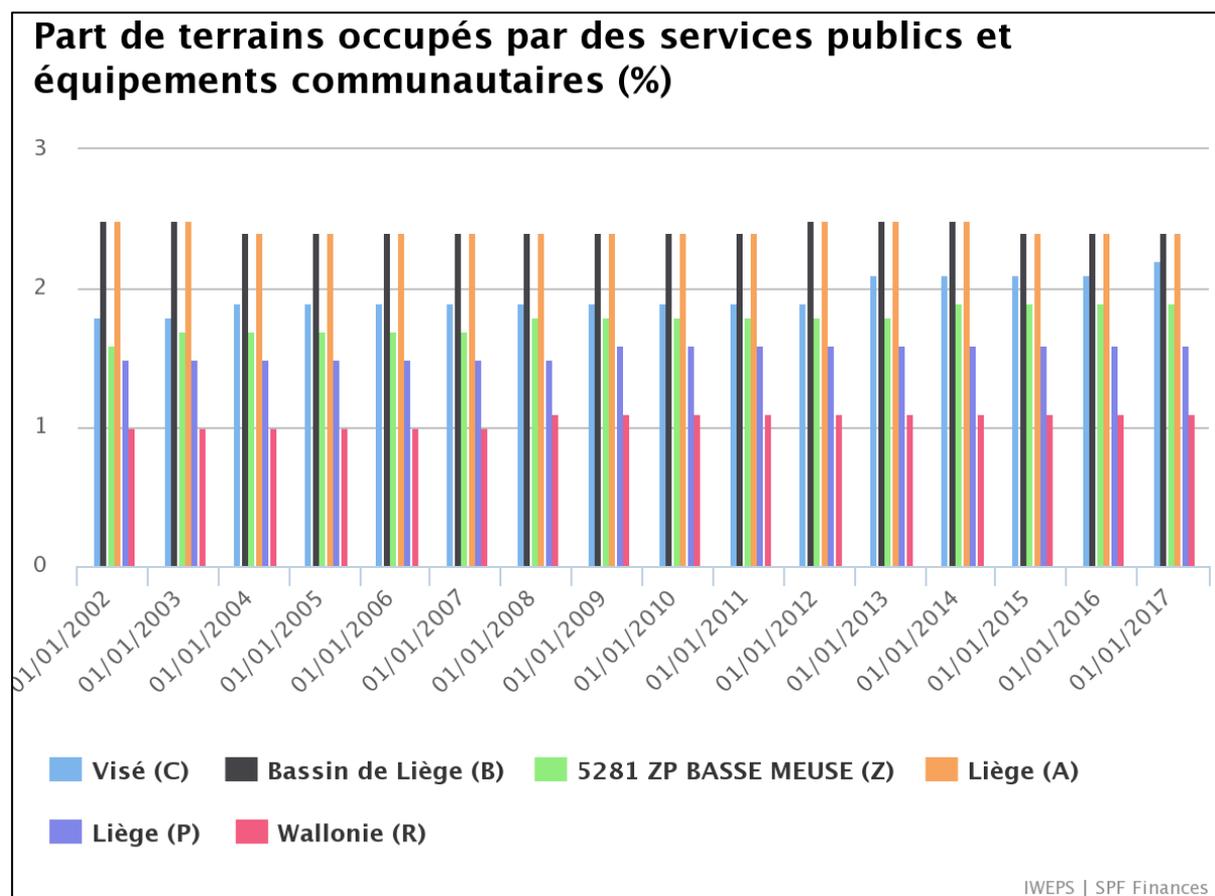


Figure 5. Part de terrains occupés par des services publics et équipements communautaires (%)

Tableau 1. Calculs réalisés sur base des natures cadastrales issues de la matrice cadastrale et le PLI au 1<sup>er</sup> janvier 2004  
(Source : CPDT – Observatoire du développement territorial CREAT – UCL & MRW/DGATLP/DAU/DAR )

<b>Principales catégories d'occupation du sol</b>		<b>Ha</b>	<b>%</b>
Terrains artificialisés	Terrains résidentiels	335	12,0%
	Terrains occupés par des commerces, bureaux et services	17	0,6%
	Terrains occupés par des services publics et équipements communautaires	53	1,9%
	Terrains à usage de loisirs et espaces verts urbains	21	0,7%
	Terrains occupés par des bâtiments agricoles	11	0,4%
	Terrains à usage industriel et artisanal	117	4,2%
	Carrières, décharges et espaces abandonnés	37	1,3%
	Infrastructures de transport	22	0,8%
	Autres espaces artificialisés	1,4	0,0%
	<i>Sous-total</i>	<b>615</b>	<b>21,9%</b>
Terrains non artificialisés	Terres arables et cultures permanentes	877	31,3%
	Surfaces enherbées et friches agricoles	247	8,8%
	Forêts	175	6,2%
	Milieux semi-naturels	216	7,7%
	Zones humides	0	
	Surfaces en eau	2,6	0,1%
	<i>Sous-total</i>	<b>1518</b>	<b>54,2%</b>
Terrains de nature inconnue	670	23,9%	
<b>Total</b>	<b>2803</b>	<b>100%</b>	

### **1.2.3 Morphologie et caractéristiques des zones bâties**

Le centre-ville de Visé et Cheratte Bas sont caractérisés par une structure typiquement urbaine faite d'îlots fermés avec un habitat dense. Ce sont les deux principaux noyaux urbains de l'entité avec un noyau commercial, des bureaux, services et équipements publics dans le cas de Visé et avec des nombreux équipements publics dans le cas de Cheratte-Bas.

La périphérie de Visé et de Cheratte-Bas, ainsi que le reste des villages de l'entité accueillent des quartiers en grand partie résidentiels étant caractérisés par un caractère suburbain et parfois déstructuré, notamment autour des voiries structurantes du réseau routier.

La pression foncière est importante au niveau des villages de Richelle, Argenteau, Sarolay et Cheratte-hauteurs et menace l'identité des villages (cas du cœur de village de Richelle) ainsi que le cadre paysager au niveau de Sarolay et Cheratte-Hauteurs. Le développement urbanistique est également à l'origine d'une plus forte demande de déplacements, notamment des déplacements automobiles.

Le tableau suivant issu du schéma de structure communal élaboré par le bureau d'études PLURIS en 2011 présente une synthèse des Atouts, Faiblesses, Menaces et Opportunités pour ce qui concerne l'aménagement du territoire de chacun des villages ou zones de l'entité.

Tableau 2. Analyse AFOM par village, cadre bâti et aménagement du territoire (Source : Schéma de Structure communal - Phase II : Options et Programmation, bureau d'études PLURIS, 2011)

QUALITES OU ATOUS	DIFFICULTES OU HANDICAPS	MENACES OU DEFIS	CHANCES OU OPPORTUNITES
<b>PETIT LANAYE</b>			
RESERVES FONCIERES PUBLIQUES > HABITAT POTENTIEL TOURISTIQUE NATURE + LOISIRS	ACCESSIBILITE ?? VOIES D'EAU = OBSTACLE FRONTIERES	CHANTIER DE LA 4° ECLUSE RISQUES DE DEVENIR LA BANLIEUE SUD DE MAASTRICHT >> INTEGRATION / VISE ???	POINT D'ANCRAGE : - TOURISME TRANSFRONTALIER - LOISIRS TRANSFRONTALIERS >>> PROGRAMMES INTERREG
<b>COULOIR VERT EUREGIONAL</b>			
SEUL "COULOIR" VERT ENTRE PAYS DE HERVE ET HESBAYE DANS L'EUREGIO SITES NATURELS EXCEPTIONNELS MEUSE MITOYENNE "HISTORIQUE"	JURIDIQUES > ZADI LANAYE CANAL TRAVERSANT	SITE AU NORD DE LA DARSE STATION D'EPURATION LANAYE GRAVIERE : MODIFICATION CWATUP ?	CONTEXTE EUREGIO PROGRAMMES INTERREG STATION D'EPURATION LANAYE GRAVIERE : PLAN DE REHABILITATION
<b>LIXHE-LANAYE</b>			
MEUSE MITOYENNE : - QUALITES PAYSAGERES - CARACTERE RURAL "AUTHENTIQUE" GARE EUSDEN PROCHE	ACCESSIBILITE ELOIGNEMENT / CENTRE DE VISE NUISANCES INDUSTRIELLES	ZADI LANAYE CHANTIER DE LA 4° ECLUSE	BORDS DE MEUSE A REQUALIFIER : - PROMENADE + HABITAT - GRAVIERE > TOURISME NATUREL >>> PROGRAMMES INTERREG
<b>LOEN</b>			
ACCES TRIMODAL POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (+ FERME-CHATEAU?)	DISPERSION FONCIERE NIVEAUX / CANAL SITUATION JURIDIQUE ZADI LOEN ACCES ACTUELS AUX ACTIVITES	DISPERSION FONCIERE VILLAGE DE LOEN A PROTEGER	CONCURRENCE ANVERS-ROTTERDAM AXE FERRE > RHUR PROXIMITE AUTOROUTE PROJET DE NOUVEAU QUAI
<b>BASSE MEUSE ( DOSSAIS )</b>			
RESERVES FONCIERES ( ZAD ) QUALITES PAYSAGERES DU CANAL DE JONCTION	ENCLAVEMENT DOSSAIS-BASSE MEUSE CONVERGENCE LIGNES HT VOISINAGE ACTIVITES ( NAVAGNE + LOEN )	VOISINAGE ACTIVITES ZADI LANAYE	MEUSE
<b>DEVANT-LE-PONT</b>			
RESERVES FONCIERES IMPORTANTES SUR VISE ET OUPPEY QUAIS MEUSE : QUALITE PATRIMOINE ET ILE ROBINSON QUARTIER CALME PROCHE DU CENTRE AXE CENTRAL DIVERSIFIE + ECOLES	TRANSIT EST-OUEST SUR UNE VOIRIE SANS AMENAGEMENT URBAIN	ACCES SATURES VOISINAGE FUTURE ZONE PORTUAIRE MULTIMODALE D'HERMALLE	QUAIS DE MEUSE : HABITAT MEUSE : SPORTS ET LOISIRS DELESTAGE TRANSIT VERS VISE-NORD ET HERMALLE
<b>VISE</b>			
POLE DIVERSIFIE : COMMERCE, ECOLE, SERVICES, EQUIPEMENTS SPORTIFS HOMOGENEITE PATRIMONIALE DU COEUR DE VISE HABITATS DIVERSIFIES NOEUD D'ACCESSIBILITES PENETRANTE VERTE	ACCES : " PORTES " + PENETRANTES IMPACTS PAYSAGERS : - AUTOROUTE, VOIES SNCB - ROUTE DE DALHEM, ATHENE, ... TRANSFORMATION HABITAT FAMILIAL EN PETITES CELLULES	RESERVES FONCIERES S'AMENUISANT ENGORGEMENT ROUTIER CARACTERE NON URBAIN DES VOIRIES PENETRANTES "PLACE" DU MARCHE DESTRUCTUREE	ROCADE NORD >> DELESTAGE CENTRE : RENFORCEMENT FONCTIONS URBAINES POLARISANTES ILE ROBINSON : AMELIORATION DES LIENS AVEC LE CENTRE PCA WADE : TERRAINS PUBLICS
<b>RICHELLE-ARGENTEAU et la vallée de la JULIENNE</b>			
VILLAGE : QUALITES PATRIMOINE ECOLE PAYSAGES >> MEUSE + BERWINNE PROXIMITE VALLEE DE LA JULIENNE	COMMERCE EXTENSIONS RECENTES DE FAIBLE QUALITE	TRAFIC DE TRANSIT RECONVERSION CHERTAL	ECOLE AU COEUR RECONVERSION CHERTAL TROIS GRANDES ZONES A METTRE EN OEUVRE >> OPPORTUNITES DE "REARTICULATION" DU VILLAGE
<b>SAROLAY-CHERATTE HAUTEURS</b>			
"ILE" ECOLE PROXIMITE VALLEE DE LA JULIENNE	LIAISONS VERS : - CHERATTE-BAS - VISE NUISANCES VALLEE MEUSE	COEUR ? UNITE ? RECONVERSION CHERTAL PAYSAGE : DISPARITION DES VERGERS >> MISE EN OEUVRE ZACC ??	DESSERTE TEC ? RECONVERSION CHERTAL LIAISONS > JULIENNE
<b>CHERATTE-VALLEE</b>			
EQUIPEMENTS : ECOLES + HALLE SPORT PATRIMOINE RESERVES FONCIERES	ENCLAVEMENT ELOIGNEMENT / VISE IMAGE	UNITE <> INTEGRATION DEPERISSEMENT PATRIMOINE	PATRIMOINE à VALORISER >> IMAGE GARE : HABITAT+ ECONOMIE ( ZACC+ZADI ) LIAISON > CHERTAL

## 2 Contexte socio-économique : population, activités et équipements

### 2.1 Caractéristiques socio-économiques de la population

Les caractéristiques sociodémographiques de la population

L'évolution démographique à Visé a vu une augmentation de 1.171 habitants entre 1997 et 2017, et on estime une augmentation de 1.263 habitants entre 2015 et 2035.

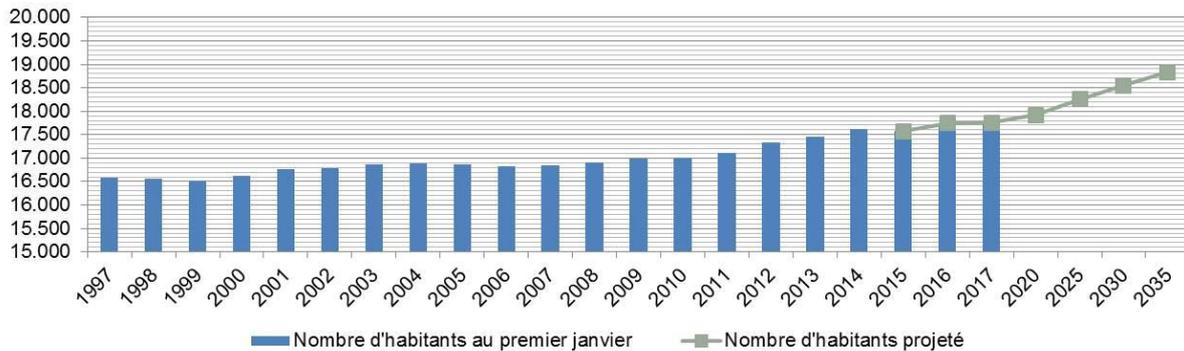


Figure 6. Évolution démographique (Source : IWEPS)

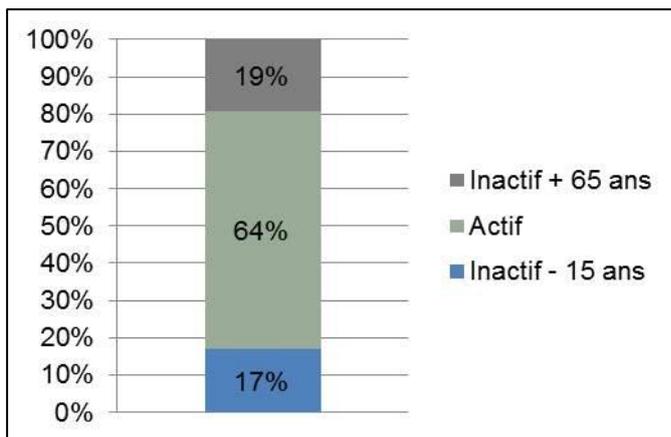


Figure 7. Age population (Source : IWEPS)

La population totale s'élève à 17.759 habitants, dont 17% ont moins de 15 ans, 64% ont entre 18 et 64 ans (population actif), dont un 57% d'actifs occupés et un 43% d'actifs inoccupés, et le 19% de la population a plus de 65 ans.

La densité de la population est plus importante dans le centre-ville de Visé et à Cheratte Bas. La densité de la population est moins importante en périphérie des centres-bourgs. Toutefois, étant donné la morphologie du territoire et le relief, on retrouve de noyaux urbains denses dans les principaux villages de la vallée et un habitat plus dispersé au niveau du plateau, surtout à Argenteau.

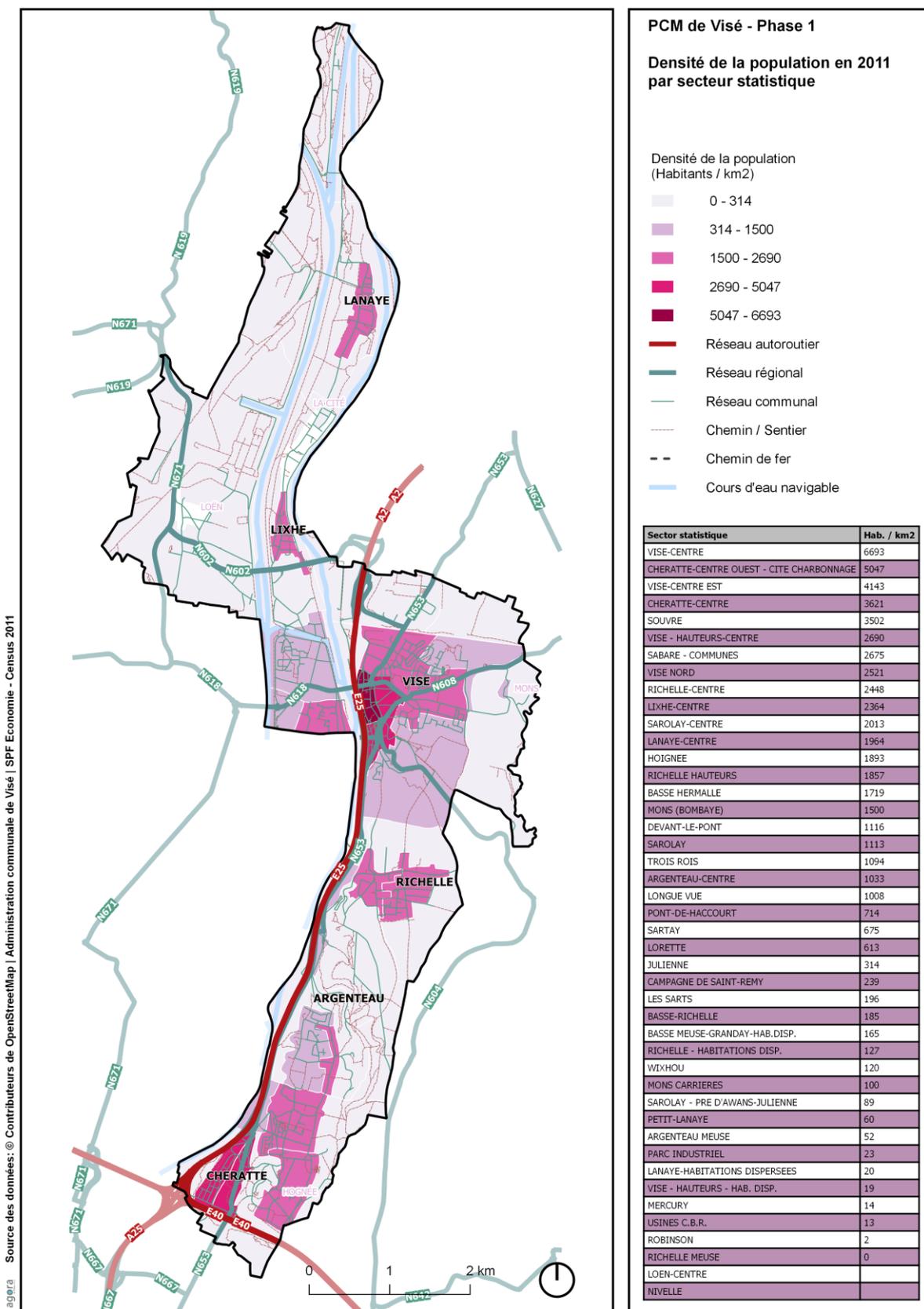
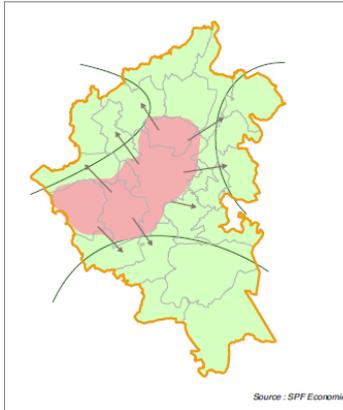
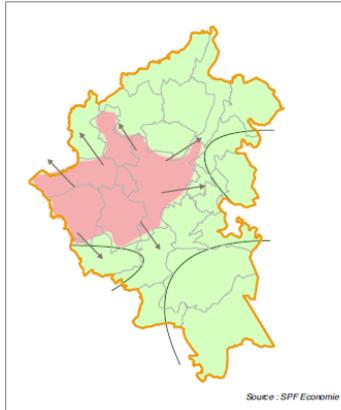


Figure 8. Densité de la population par secteur statistique (Source : Censuses 2011, SPF Économie)

Evolution de la part relative 1980 - 1995



Evolution de la part relative 1995 - 2005



Evolution de la part relative 2005 - 2015

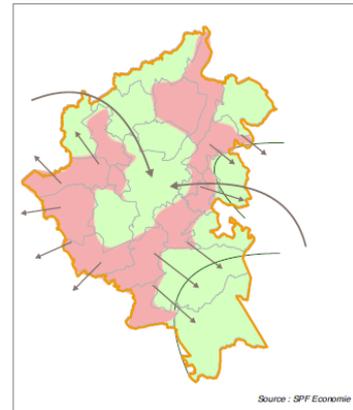


Figure 9. Croissance de la population par zone dans l'arrondissement de Liège entre 1980 et 2015

Source : Schéma de développement territorial pluricommunal sur l'Arrondissement de Liège - Document de présentation au CA le 03/07/2015

La croissance de la population estimée pour l'arrondissement de Liège souligne la tendance, entre 1980 et 1995, l'existence d'une migration des populations de Liège vers sa première couronne périphérique. Cette tendance semble s'inverser car on constate, entre 2005 et 2015, une migration vers Liège depuis les territoires extérieurs à l'arrondissement et une périurbanisation depuis la première vers la deuxième couronne périphérique.

## 2.2 Pôles générateurs de déplacements

### 2.2.1 Localisation

La localisation des pôles générateurs de déplacements (habitat, commerces, bureaux, administration, services de santé, parcs d'activités économiques, etc.) et leurs attractivités respectives aux différentes échelles territoriales (communale et supra-communale).

Visé est réputé comme étant un pôle commercial et scolaire important de la région. La zone commerçante située dans le cœur de ville est ainsi un pôle majeur générant des déplacements automobiles importants. Il s'ajoute à cela un grand nombre d'établissements scolaires, un centre culturel, une bibliothèque et nombreux équipements et services situés dans le centre-ville.

À Cheratte, bien que moins nombreux qu'à Visé, plusieurs écoles y sont implantées ainsi que des services publics.

Tous les villages de l'entité bénéficient de la présence d'au moins une école primaire.

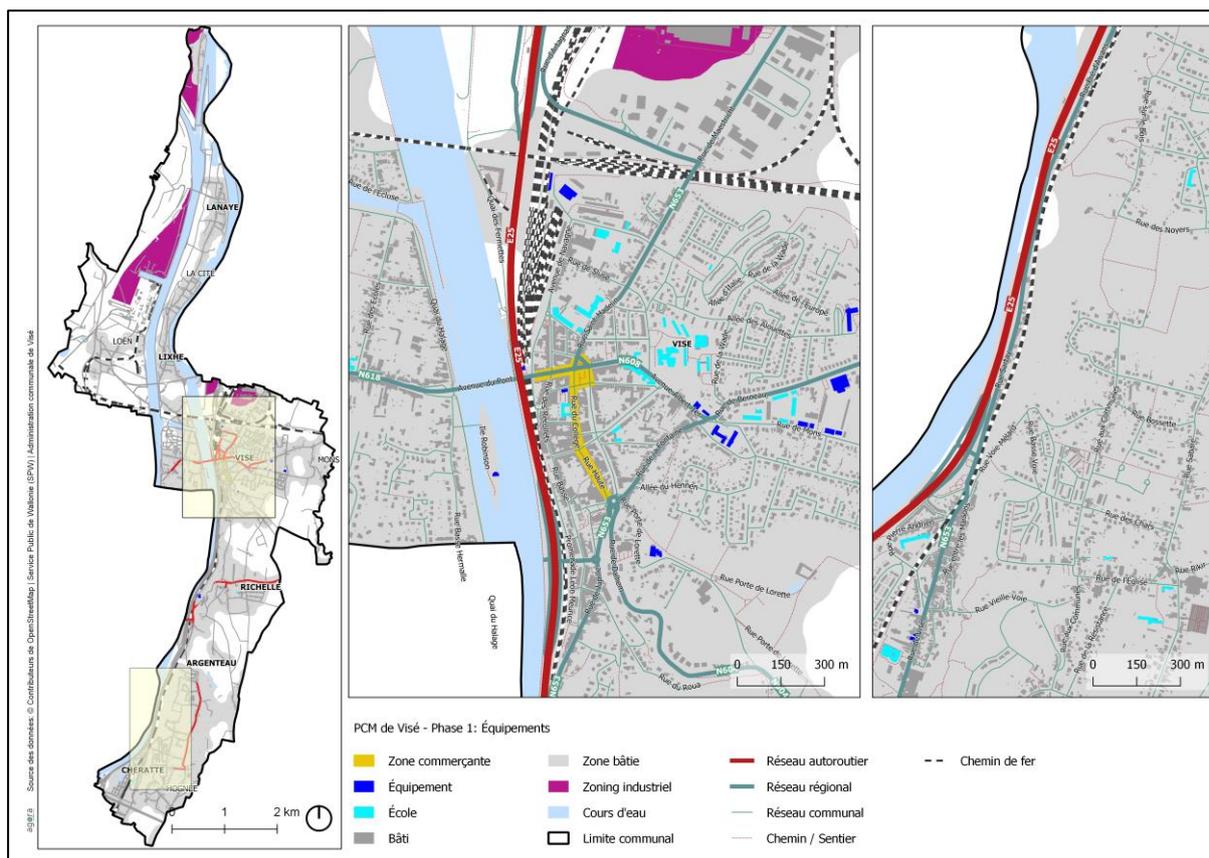


Figure 10. Localisation des pôles générateurs de déplacements

### 2.3 Déplacements domicile-travail

L'analyse des déplacements domicile-travail permet de comprendre la dynamique de la commune et fournit un premier aperçu des flux théoriques de déplacements réalisés en semaine.

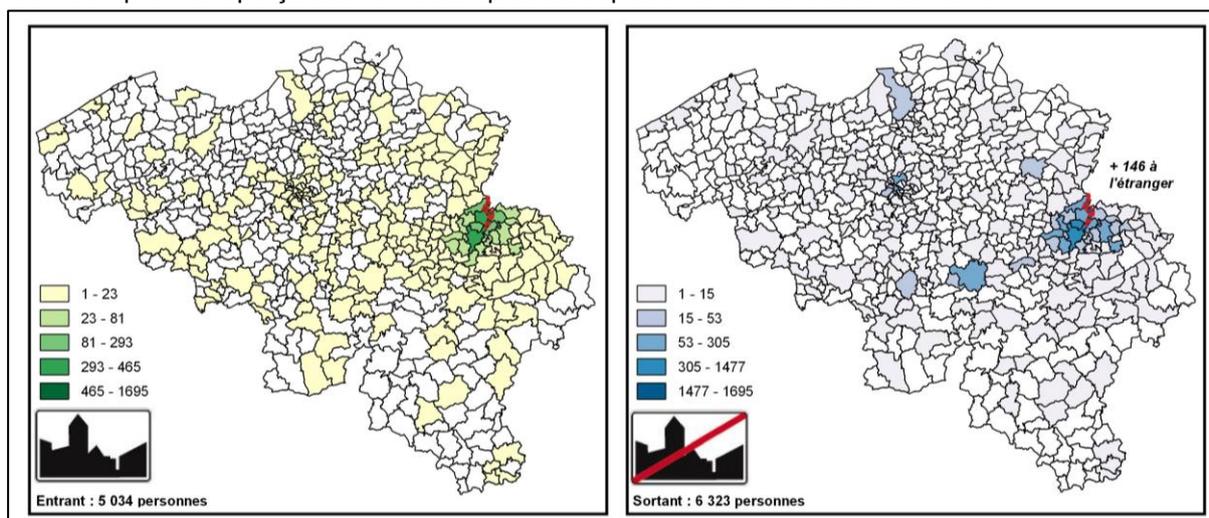


Figure 11. Déplacements domicile – travail. Source : Censur 2011

La majorité des actifs de la commune travaille en province de Liège, avec également une certaine attractivité vers Namur. L'emploi local à Visé capte également principalement ses travailleurs en province de Liège.

La distance des déplacements domicile-travail des individus résidant à Visé et travaillant dans une autre commune est plus élevée que celle des individus travaillant dans la commune et résidant ailleurs.

Les personnes entrantes ont comme **provenance** :

- Oupeye : 9%
- Liège : 9%
- Dalhem : 6%
- Blegny : 4%
- Bassenge : 4 %

Les personnes sortantes ont comme **destination** :

- Liège : 23,5%
- Herstal : 8%
- Oupeye : 5%
- L'étranger : 2,5%
- Seraing : 2%

La mobilité interne (les habitants qui habitent et travaillent à Visé) très importante, correspondant à environ 1700 déplacements journaliers. Cela correspond à 34 % des emplois et à 27% des habitants.

Le solde de migration alternante est négatif : le nombre de personnes sortant de la commune est plus élevé que le nombre de personnes entrant dans la commune. Cela s'explique par la proximité de Liège et du bassin industriel à Herstal.

Si on analyse les déplacements domicile-travail uniquement à l'échelle de Visé et des communes voisines par secteur statistique, nous constatons que les habitants des communes de Dalhem, Blegny et Oupeye constituent la majorité des travailleurs venant de l'extérieur de la commune. Par contre ces communes ne constituent pas des destinations majeures pour les habitants de Visé. Les zonings de Hauts-sarts et Fabrique-Nationale à Herstal, ainsi que le centre-ville de Liège sont les principales destinations des résidents à Visé.

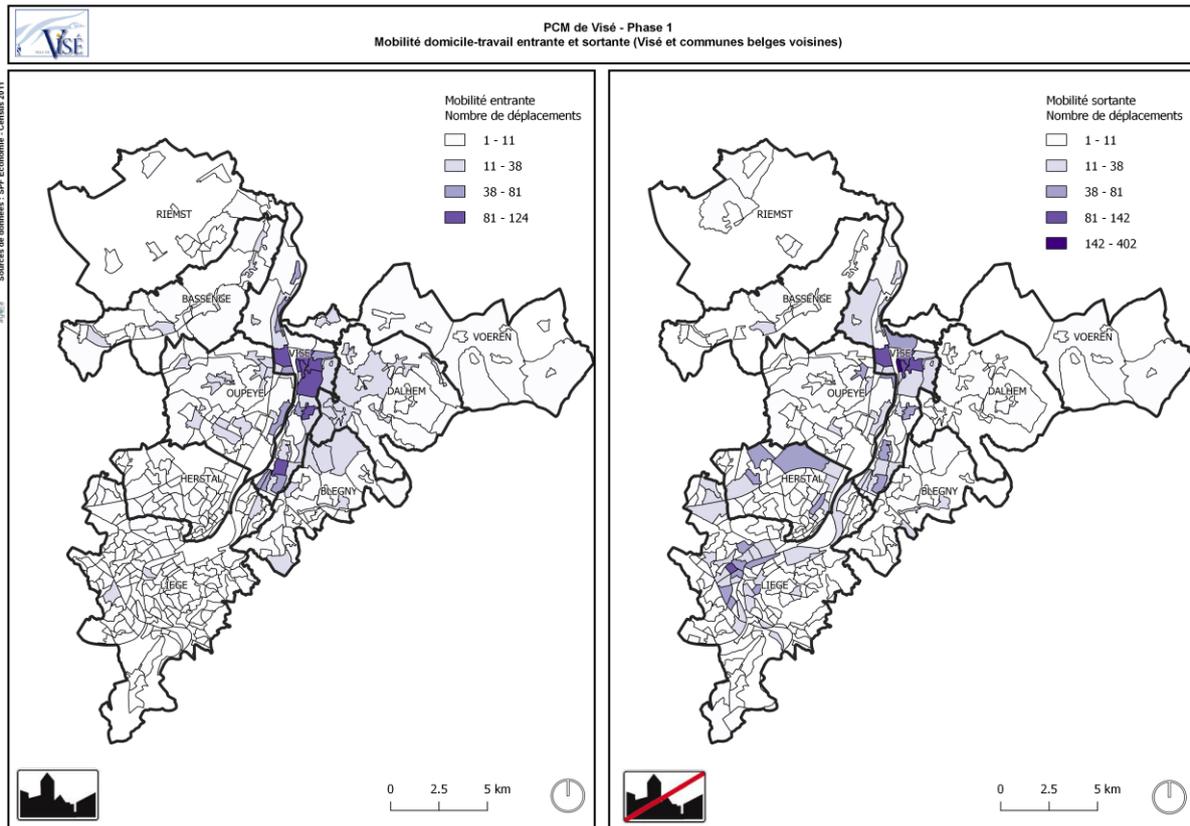


Figure 12. Déplacements domicile-travail entrants et sortants (Visé et communes belges voisines)

## 2.4 Plan de Secteur

*Le plan de secteur est un outil réglementaire d'aménagement du territoire et d'urbanisme régional wallon constitué de plusieurs couches de données spatiales.*

*Le plan de secteur organise l'espace territorial wallon et en définit les différentes affectations afin d'assurer le développement des activités humaines de manière harmonieuse et d'éviter la consommation abusive d'espace. Il dispose d'une pleine valeur réglementaire et constitue ainsi la colonne vertébrale d'un développement territorial efficace, cohérent et concerté. Cet aspect est renforcé par la réforme engendrée par l'entrée en vigueur du Code du Développement Territorial (CoDT).<sup>1</sup>*

Les zones d'habitat sont situées majoritairement à Visé, Cheratte et Argenteau. À Richelle, Lixhe, Lanaye et Loën, il s'agit des zones d'habitat à caractère rural. Les zones d'activité économique sont implantées au nord de Visé et en bord de Meuse, à proximité des principales infrastructures de transport routier, ferroviaire et d'une voie navigable.

<sup>1</sup> Source : Géoportail de Wallonie <http://geoportail.wallonie.be/catalogue/7fe2f305-1302-4297-b67e-792f55acd834.html>

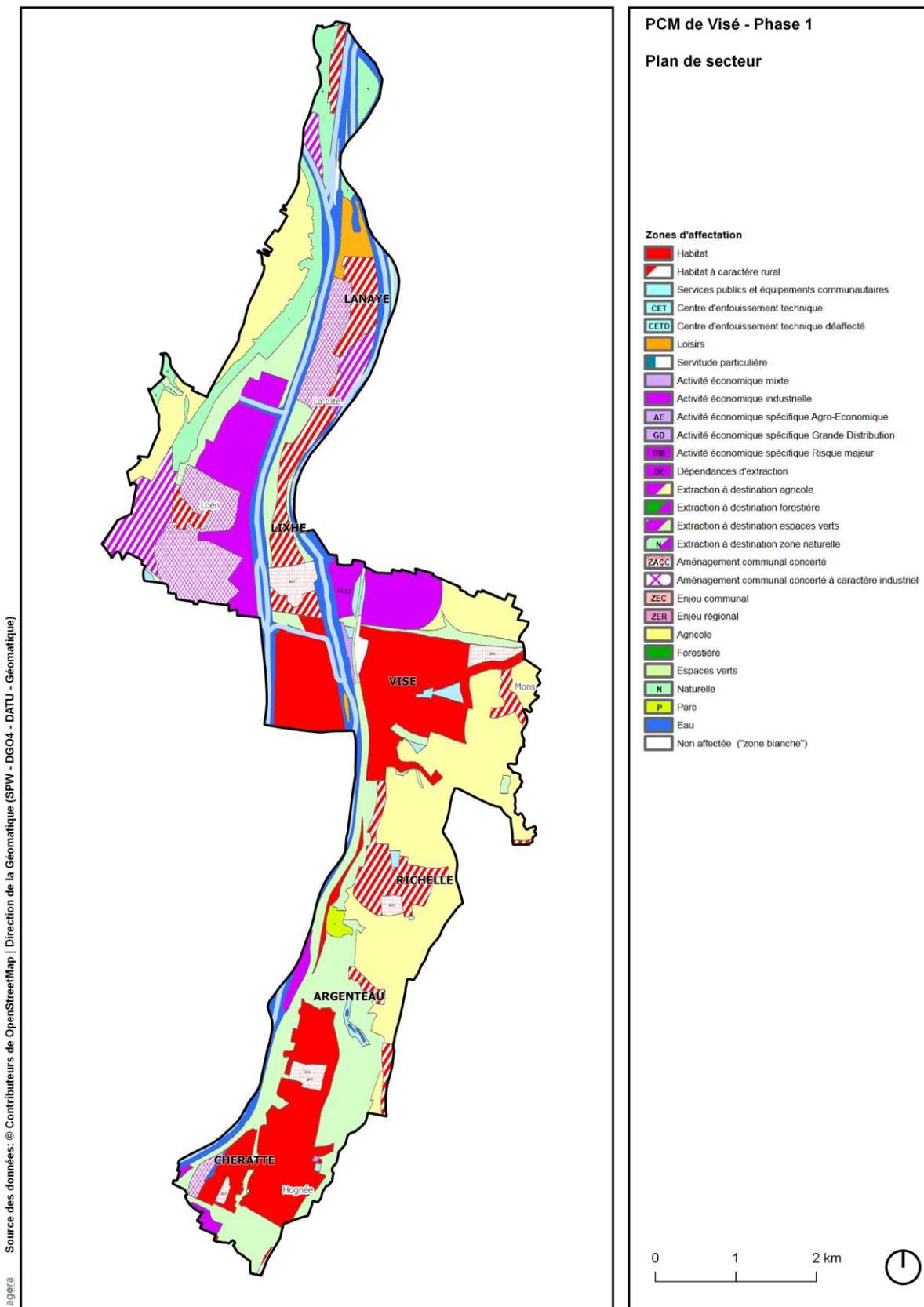


Figure 13. Plan de Secteur

### 3 Modes doux

Les « modes doux » ou « modes actifs » désignent ici les modes de déplacements non motorisés, requérant de l'énergie « humaine ». Ils peuvent utiliser, en plus des voiries destinées aux véhicules motorisés, des voies de circulations séparées : chemins, sentiers, venelles, trottoirs, etc.

Ce chapitre aborde plus particulièrement la problématique des déplacements des piétons et des cyclistes. Est ainsi analysé la qualité de circulation de ces usagers sur le territoire de la commune en termes d'accessibilité, de sécurité et d'aménagement.

Du fait de leurs impacts positifs sur l'environnement et la qualité de vie, la stimulation de l'usage des modes doux constitue une thématique importante du PCM. Leurs effets bénéfiques sur la santé, y compris en ce qui concerne les seniors, ainsi que le rôle qu'ils peuvent jouer dans l'autonomie des jeunes et seniors ou autres personnes sans permis ou sans voiture, la réduction de la congestion des axes routiers, la réduction des nuisances diverses (bruit, pollution de l'air) et de l'insécurité routière sont en effet non négligeables.

#### 3.1 Déplacements piétons

L'usage de la marche en tant que mode de déplacement peut répondre à deux objectifs différents : la marche utilitaire et la marche de loisirs.

La **marche utilitaire** est principalement liée à des déplacements quotidiens contraints, tels que aller à l'école, faire des achats ou accomplir une démarche dans un environnement proche, les distances maximales parcourues étant de l'ordre du kilomètre (soit 10 à 15 minutes de marche).

Le **réseau structurant destiné aux déplacements piétons et PMR** au quotidien correspond aux principaux axes routiers où les flux des piétons est important, à proximité des écoles, équipements et commerces :

- Le flux de piétons est particulièrement élevé avenue **Albert 1<sup>er</sup>, place Reine Astrid et rue St-Hadelin**, à Visé, ainsi qu'au niveau des voiries transversales à celles-ci, notamment à cause des déplacements des écoliers. Nous constatons que malgré l'existence des trottoirs et des traversées piétonnes bien aménagés, les cheminements piétons sont ponctués des poteaux d'éclairage et de mobilier urbain parfois mal placés. Cet axe constitue **l'épine dorsale du réseau piéton de Visé et s'étend jusqu'au centre-sportif rue de Berneau, à est et à la N618, à ouest**.
- Le **semi-piétonnier de Visé**, génère également des importants flux piétons. Aménagé de plain pied, l'accessibilité dans cette zone est contrainte par la présence de plus en plus massive de la voiture automobile en stationnement ou en circulation.
- La **rue de Richelle**, est l'axe principal du village de Richelle, où sont situés plusieurs arrêts de transport en commun et commerces. On signale le manque de continuité des cheminements piétons, des carrefours complexes ou dangereux (# rue du centre – rue de Richelle – rue sur la Carrière) ainsi que des vitesses excessives et des flux automobiles en augmentation.
- **La chaussée d'Argenteau**, au droit du nouveau parking de covoiturage, est particulièrement problématique au niveau de l'accessibilité piétonne. Les arrêts TEC situés chaussée d'Argenteau et rue de Richelle manquent de cheminements piétons aménagés. Les traversées piétonnes situées au niveau du rond-point et de l'échangeur autoroutier devraient être réaménagées.
- Les **rues Sabaré, rue Michel Beckers et rue Lieutenant Jossart, à Cheratte Hauteurs et Argenteau**, malgré la présence d'un trottoir d'un côté et de l'autre de la voirie, ne sont pas accessibles de façon continue pour les personnes à mobilité réduite. Les trottoirs sont souvent trop étroits ou encombrés par du mobilier urbain et poteaux d'éclairage mal placés.

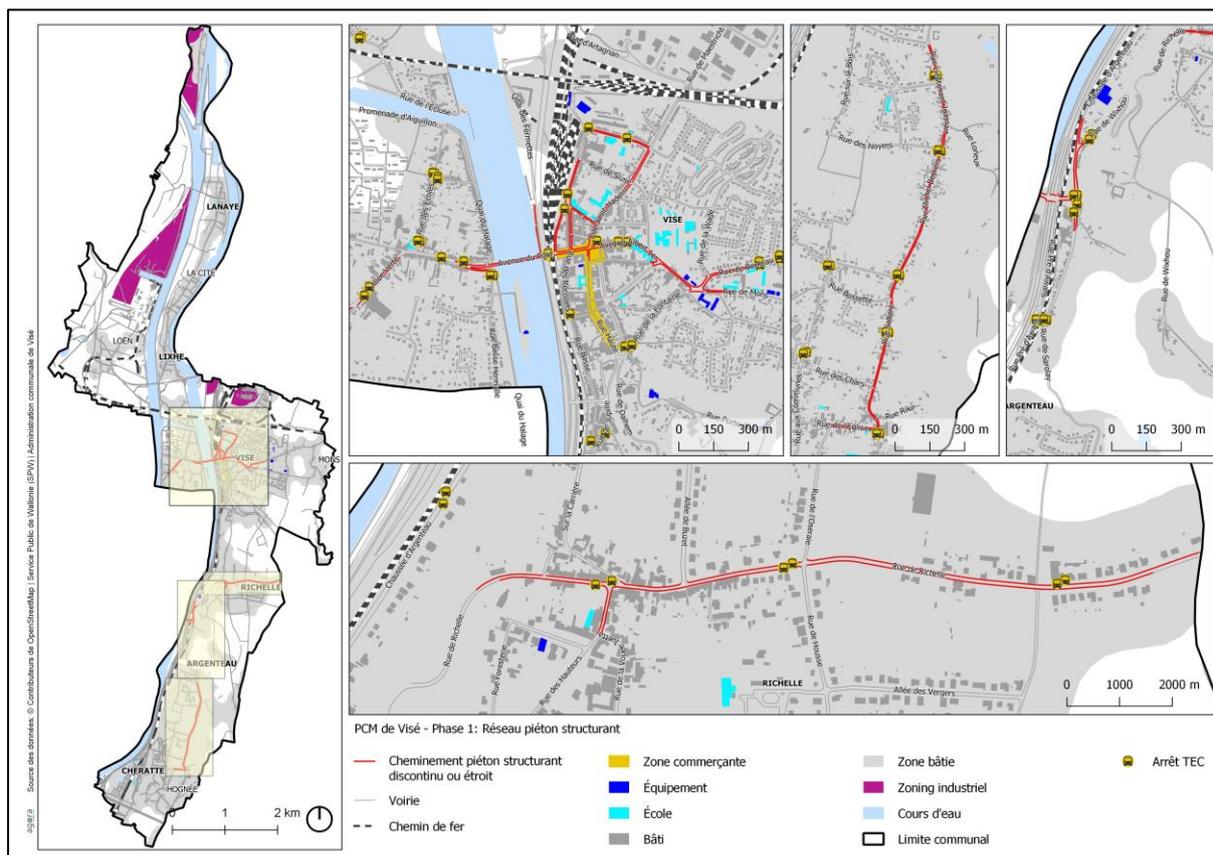


Figure 14. Réseau piéton existant – Identification des cheminements piétons structurants discontinus ou étroits



Photo 1. Rue de la Fontaine, Visé



Photo 2. Rue des Déportés, Visé



Photo 3. Rue de Richelle, Richelle



Photo 4. Chaussée d'Argenteau, Argenteau



Photo 5. Carrefour Rue de Richelle – Ch. Argenteau,  
Argenteau



Photo 6. Rue de Sarolay, Cheratte Hauteurs

Au-delà des axes considérés comme étant structurants pour la mobilité des piétons, le plan d'actions du PCM doit intégrer la valorisation des espaces de séjour piéton, ainsi que des actions ponctuelles pour sécuriser des traversées et carrefours et améliorer l'accessibilité vers les quartiers et pôles de déplacement.

Les **déplacements de loisirs**, c'est-à-dire la promenade ou la randonnée, disposent d'un potentiel important de développement. Ils sont d'autant plus intéressants qu'ils ne nécessitent aucun déploiement d'infrastructures spécifiques dans le cas présent. Quand situés au sein des villages ils constituent une alternative ou complémente les cheminements piétons principaux.



Photo 7. Chemin, Cheratte



Photo 8. Chemin, Cheratte



Photo 9. Chemin, Visé (Cimetière)

### 3.2 Accessibilité et déplacements des Personnes à Mobilité Réduite

Par Personnes à Mobilité Réduite (PMR), on entend toute personne présentant, de manière temporaire ou permanente, une difficulté à se déplacer. Entrent dans cette catégorie les personnes blessées ou convalescentes, les personnes transportant des charges pondéreuses, les personnes avec poussette ou landau, les personnes âgées ou présentant un handicap physique léger ou lourd, les malvoyants, etc. Les personnes en fauteuil roulant ne sont donc pas les seules PMR ! Jusqu'à 30% des piétons peuvent être concernés.

Dans le cadre du recensement des aménagements piétons, la problématique des PMR a été prise en considération. En la matière, des lacunes existent au sein du territoire communal. Parmi les plus représentatives, on citera :

- Poteaux au mobilier urbain gênant ou bloquant le passage
- Des revêtements hétérogènes ;
- L'absence de dalles de conduite et de dalles d'éveil à la vigilance (dalle à protubérances) ;
- L'absence d'abaissement des trottoirs aux niveaux des traversées ;
- La présence de véhicules en stationnement empiétant sur certains trottoirs.



Photo 10. Passerelle sur le chemin de fer, Cheratte



Photo 11. Parking PMR - Piscine

On recommande donc de prendre systématiquement en compte l'accessibilité des PMR lors de chaque aménagement d'espace public réalisé sur le territoire communal. **Des actions doivent notamment être menées afin d'assurer l'accès aux transports publics (par exemple les passerelles ne sont pas accessibles aux PMR), offrir des places de stationnement adaptées et proposer des modes de déplacement alternatifs adaptés.** On notera que de nombreux bons exemples d'aménagement existent déjà à Visé. Les efforts entrepris doivent donc être maintenus dans le cadre des aménagements futurs.

### 3.3 Déplacements cyclistes

#### 3.3.1 Aménagements existants et projets d'aménagements cyclables

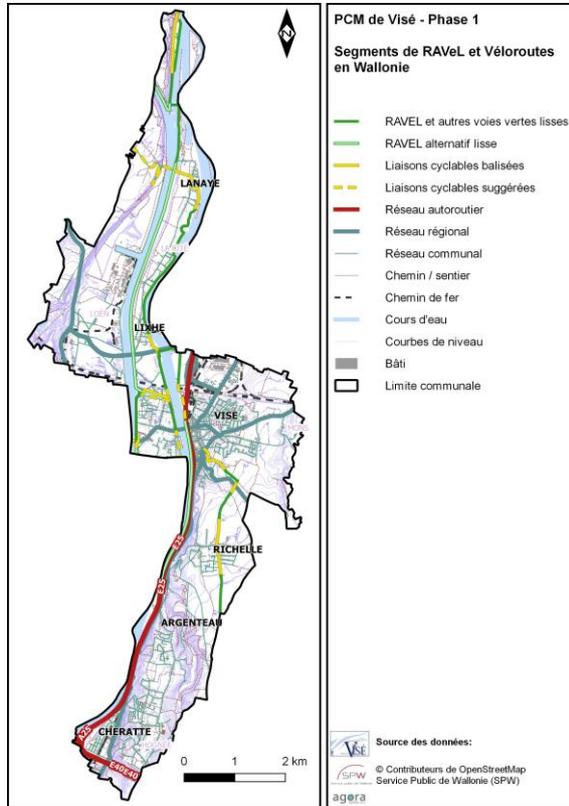


Figure 15. RAVeL et Vélo-routes traversant la commune de Visé

Visé bénéficie de l'existence du RAVeL en bord de Meuse et le long du canal Albert. Cet axe cyclable sud-nord constitue l'épine dorsale du réseau cyclable de Visé. Les déplacements cyclables le long de la vallée sont favorisés par un relief favorable.

La liaison quai des Fermettes – rue des Cimentiers est à l'étude par la ville. Cette liaison permet de compléter le chaînon manquant du RAVeL en bord de Meuse au nord de la ville. Au sud, la liaison entre Visé et Cheratte Bas est seulement assurée par le RAVeL, l'autre partie étant assurée par des bandes cyclables suggérées, entre Argenteau et Cheratte Bas.

Richelle et Visé sont connectés par un chemin réservé et par le SUL rue Porte de Lorette. Par contre, **le Rempart des Arquebusiers, seul itinéraire possible pour rejoindre le centre-ville depuis la rue porte de Lorette, ne dispose pas d'aménagement cyclable.** Les deux bandes de circulation ne contribuent pas pour garantir la sécurité des cyclistes.

La ville manque des axes transversaux au RAVeL, mais l'implémentation de ces axes est contrainte par le relief.

Afin de compléter le réseau cyclable au niveau des axes transversaux, la ville de Visé a rentré un projet Interreg en collaboration avec la commune voisine de Dalhem pour la réalisation d'un aménagement cyclable entre Berneau et l'entrée de Visé le long de la N608. Cette liaison cyclable permettrait de relier la vallée de la Meuse au plateau de Herve au niveau de la ville de Visé.

La liaison entre les quartiers à l'est de la ville de Visé et les quartiers de Devant le Pont doit être repensée. Les bandes cyclables suggérées existantes sont souvent effacées, le revêtement est abimé et le passage du Pont est signalé comme étant dangereux. Cette liaison est d'une énorme importance, pour les déplacements à vélo, car elle permet de connecter plusieurs quartiers résidentiels au centre-ville. La réflexion sur cette axe cyclable est d'autant plus importante si la liaison Visé – Berneau se concrétise prochainement, car elle permettrait d'assurer un continu cyclable entre les communes de Haccourt, Visé et Dalhem, avec des connections au RAVeL et chemins réservés situés dans la vallée.

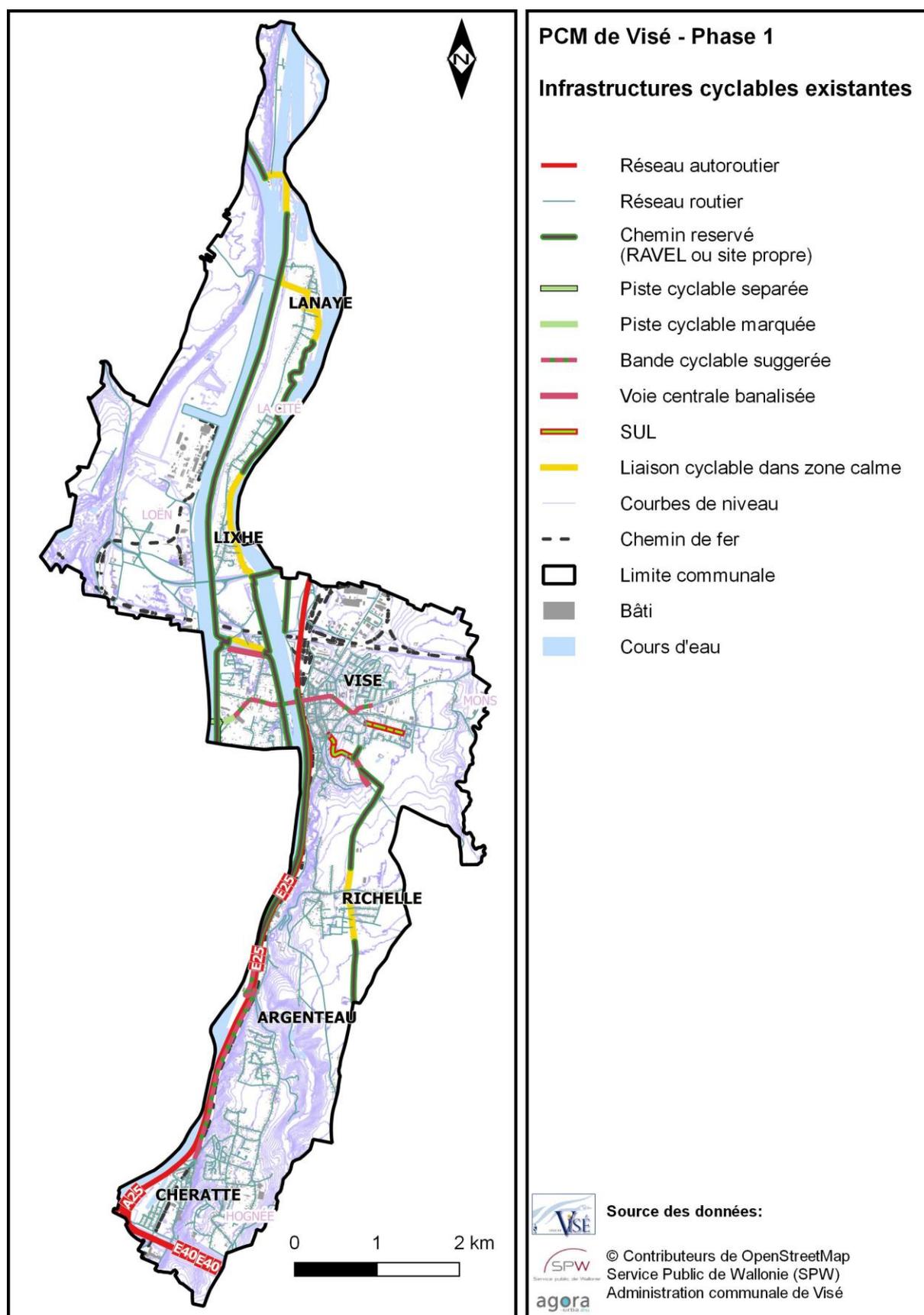


Figure 16. Infrastructures cyclables existantes

### 3.3.2 Sens Uniques Limités (SUL)

Les sens uniques limités sont peu nombreux à Visé. Nous recensons actuellement deux SUL sur le territoire communal :

- Allée des Marguerites (Visé)
- Rue Porte de Lorette (Visé)

Si certains sens uniques (SU) peuvent poser des problèmes de sécurité s'ils sont convertis en sens uniques limités (SUL), d'autres pourraient être ouverts au profit des cyclistes. Lors de la phase 3 du PCM, le bureau d'études établira une liste de sens uniques qui pourraient être convertis en sens uniques limités. Il s'agit non seulement de mettre en place la signalisation verticale adéquate, conformément au code de la route, mais également de l'accompagner d'un marquage au sol (bande cyclable suggérée ou piste cyclable marquée). En certains cas, la modification du profil de la voirie pourrait être nécessaire afin de sécuriser le contre-sens cyclable.

### 3.3.3 Difficultés identifiées au sein des itinéraires et aménagements existants

La **traversée de l'avenue du Pont** est signalée comme étant dangereuse. Les principaux dysfonctionnements observés sont les suivants :

- Revêtement en mauvais état, particulièrement dangereux pour les cyclistes étant donné les nombreux trous existants dans le pavé
- La bande cyclable suggérée n'est pas un aménagement adapté aux flux automobiles et de poids-lourds existants. Cependant, la largeur du pont est une contrainte majeure à la mise en place d'un autre type d'aménagement cyclable sur le pont.
- Le tourne à gauche pour rejoindre le RAVeL en bord de Meuse depuis l'avenue du Pont est particulièrement dangereux. Le cycliste est obligé de rester à gauche afin d'attendre une opportunité de tournage par rapport aux flux automobiles. Il s'agit d'un tourne-à-gauche de presque 180° sans aucun élément permettant de canaliser les flux et sécuriser le passage des cyclistes.



Photo 12. Chaussée en mauvais état (avenue du Pont, à Visé)



Photo 13. Tourne à gauche vers la Rampe du Pont dangereux

Le marquage de bandes cyclables suggérées existantes sur la N608, entre l'avenue du Pont et l'école Lieutenant Jacquemin sont presque effacés. Cet itinéraire pourrait par ailleurs profiter d'un autre type d'aménagement plus sécurisant étant donné la pente de certains tronçons, les flux automobiles empruntant la voirie ainsi que le profil de celle-ci. Il faudrait prendre en compte le projet Interreg pour la réalisation d'une piste cyclable, entre Berneau et le garage Citroën, à Visé. Idéalement, cette liaison cyclable devrait aboutir dans le centre de Visé, afin de garantir une liaison transversale au RAVeL.

### 3.3.4 Souhais futurs exprimés par les cyclistes

Le GRACQ souhaite voir améliorée la mobilité cyclable sur l'ensemble de la commune. Néanmoins, **certains axes sont considérés par le Gracq comme étant prioritaires**. Il s'agit de :

- Liaison cyclable RAVeL (Devant le Pont) – Visé
- Le passage entre Cheratte et Visé est déjà possible mais des aménagements corrects sont nécessaires : éclairage du tronçon sous le pont et voies correctes

L'ouverture systématique des sens uniques limités est une revendication des cyclistes. Le Gracq considère la mise en place des SUL dans les voiries actuellement à sens unique du semi-piétonnier prioritaire. À Cheratte, certains SU pourrait être convertis en SUL.

Pour ce qui concerne le stationnement à destination des cyclistes, le GRACQ préconise la mise en place de parkings vélo dans toutes les écoles de l'entité. Favoriser l'intermodalité bus-vélo est également un souhait des cyclistes quotidiens

### 3.3.5 Stationnements à destination des cyclistes

Les cycliste Visétois bénéficient de la présence de quelques parkings vélos en centre-ville, dont on note l'existence de deux parkings vélo, dont un parking couvert à la gare de Visé. Ces parkings sont bien localisés, dans une zone assurant le contrôle social nécessaire.

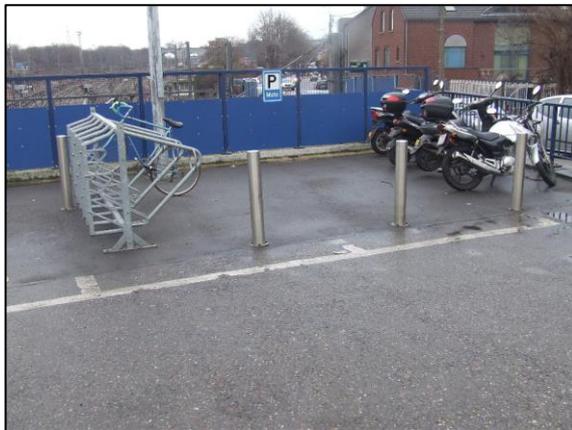


Photo 14. Parkings vélo Gare de Visé

La place Reine Astrid est équipée de râteliers vélo ainsi que le centre sportif. Le râtelier vélo situé place Reine Astrid n'est pas visible. Il faut bien connaître l'endroit et contourner les voitures avec le vélo à la main pour s'y garer. Par ailleurs, l'installation de ce modèle est déconseillée car il ne permet pas d'attacher le cadre du vélo et n'assure pas sa stabilité (roue voilée et autres dégâts en cas de chute). L'installation de râteliers vélo du type U renversé serait plus appropriée. Au centre sportif, il serait appréciable l'installation d'un U renversé sous abris.

On observe également l'existence de deux râteliers vélo du type cercle situés place de la Collégiale.



Photo 15. Parking vélo Centre Sportif de Visé

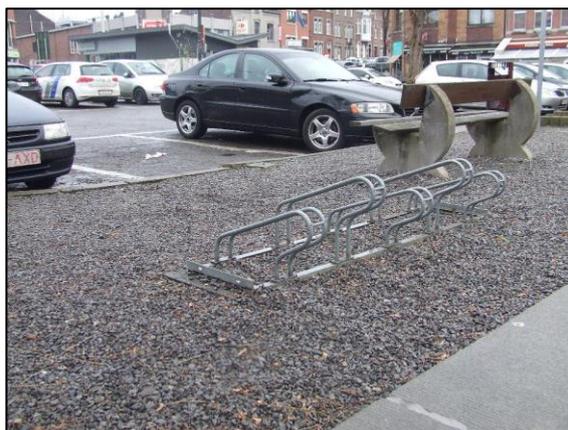


Photo 16. Parking vélo Place Reine Astrid

Les zones génératrices de déplacements comme le centre-ville commerçant, les services publics, certains arrêts de transports en commun ainsi que les écoles et pôles sportifs devraient pouvoir bénéficier davantage de ranges vélo, ce que n'est pas toujours le cas actuellement.

### 3.4 Conclusions

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>+ De manière générale les zones urbanisées possèdent des trottoirs</li> <li>+ Présence du RAVeL en bord de Meuse ainsi que du canal Albert et de plusieurs chemins réservés</li> <li>+ Relief favorable dans la vallée de la Meuse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagements piétons souvent encombrés par des poteaux d'éclairage ou du mobilier urbain</li> <li>- Manque d'aménagements cyclables transversaux au RAVeL</li> <li>- Centre-ville pauvrement aménagé pour les cyclistes</li> <li>- Très peu de SUL</li> <li>- Modèles des râteliers vélo inappropriés</li> </ul>

## 4 Transports en commun

La Commune est desservie par 3 réseaux de transport collectifs :

- Réseau ferroviaire : SNCB – Ligne 40 (Liège – Maastricht)
- Réseaux routiers : TEC (10 lignes) et De Lijn (1 ligne)

18 communes sont accessibles sans correspondances avec le **bus**, dont les communes émettrices / attractrices d'emploi : Liège, Herstal, Oupeye, Pays Bas, Dalhem, Blegny et Bassenge

Liège, Maastricht et Hasselt sont accessibles en **train** sans correspondances ainsi que Bruxelles, cette dernière avec un nombre réduit de trains en heure de pointe.

L'accès à la dorsale ferroviaire wallonne et aux principaux pôles wallons via Liège dont Huy, Namur et Charleroi, est assuré par correspondance à Liège.

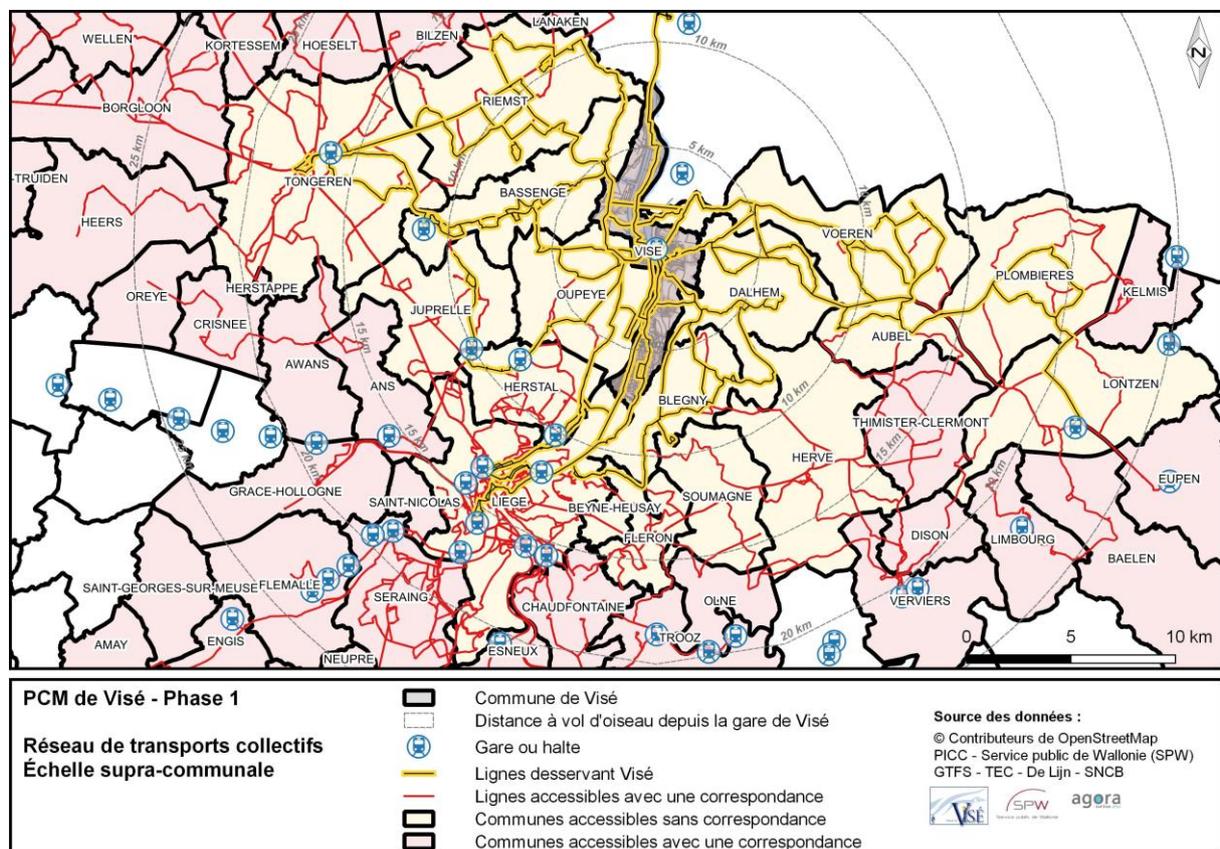


Figure 17. Réseau de transports collectifs – échelle supra-communale

Tous les villages disposent d'un arrêt de bus TEC et /ou De Lijn. Le village de Loën n'étant pas desservi par le réseau TEC, c'est le réseau De Lijn qui assure les liaisons en transport en commun dans ce village.

Les arrêts desservis par plus d'une ligne, permettant des correspondances, sont concentrés dans le centre-ville et dans la partie sud de la commune.

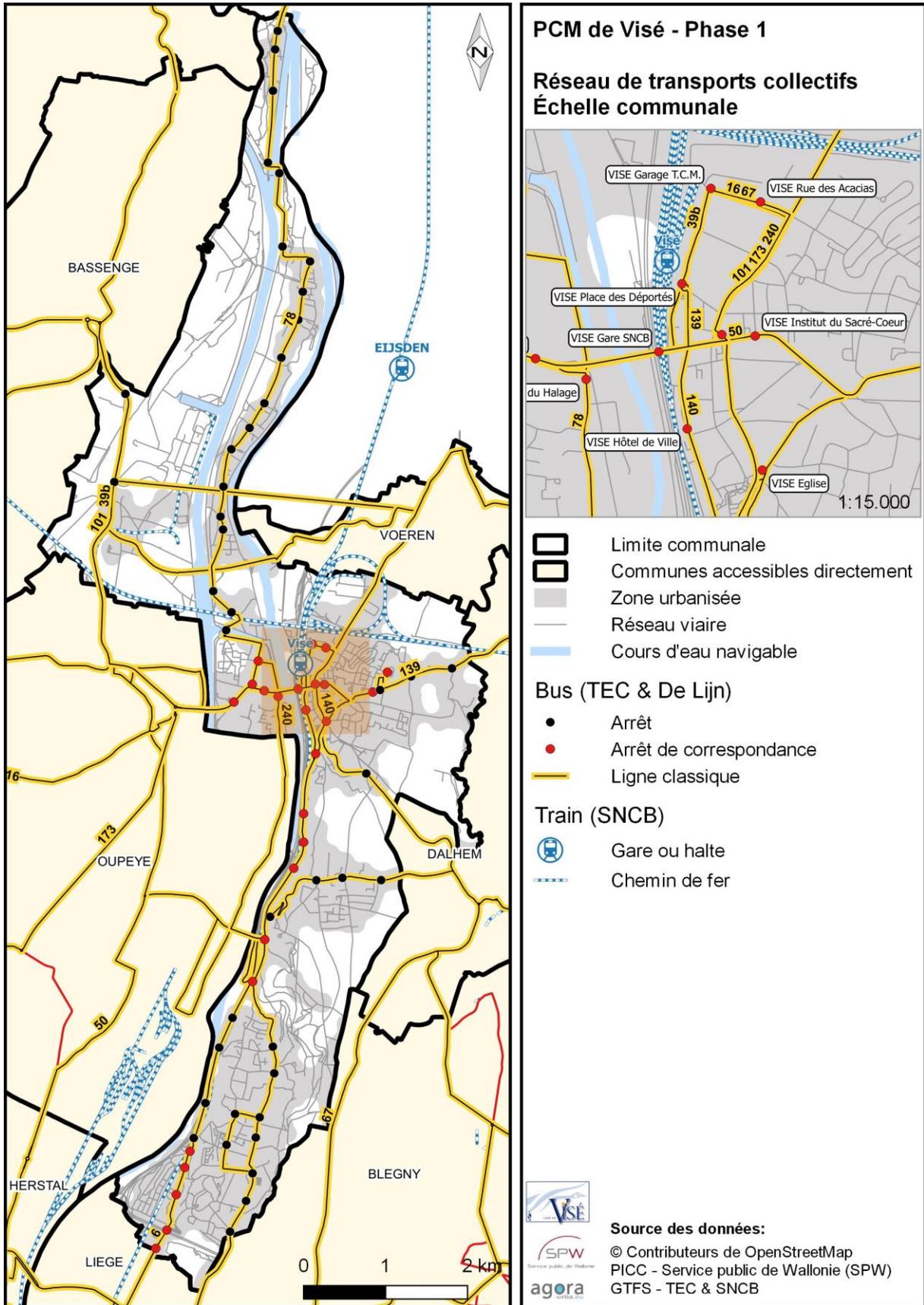


Figure 18. Réseau de transports collectifs – échelle communale

## 4.1 Transports en commun ferrés : SNCB

### 4.1.1 Offre

Les liaisons vers **Bruxelles** sont présentes uniquement le matin.

Un train vers **Hasselt** (via **Liège**) est au départ toutes les heures, renforcé par trois liaisons vers Liège le matin et le soir.

Un train vers **Maastricht** est au départ toutes les heures au départ de Hasselt et Liège-Guillemins. L'offre vers Visé est renforcée par **deux trains depuis Liège-Guillemins l'après-midi** ainsi que **deux trains P depuis Bruxelles-Midi** (Départs de Bruxelles Midi à 16h48 et 17h48 et arrivées à Visé 1h23 min plus tard).

Tableau 3. Horaires des trains, à la gare de Visé, à destination de Liège, Bruxelles-Midi et Hasselt

Destination	Type	Route	Arrivée	Départ
Bruxelles-Midi	P	Bruxelles-Midi – Visé	06:15:00	06:15:00
Bruxelles-Midi	P	Bruxelles-Midi – Visé	06:46:00	06:46:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	07:02:00	07:03:00
Liege-Guillemins	P	Liege-Guillemins – Visé	07:27:00	07:27:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	08:02:00	08:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	09:02:00	09:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	10:02:00	10:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	11:02:00	11:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	12:02:00	12:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	13:02:00	13:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	14:02:00	14:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	15:02:00	15:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	16:02:00	16:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	17:02:00	17:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	18:02:00	18:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	19:02:00	19:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	20:02:00	20:03:00
Hasselt	L	Maastricht (nl) – Hasselt	21:02:00	21:03:00
Liege-Guillemins	L	Maastricht (nl) – Liege-Guillemins	22:02:00	22:03:00
Liege-Guillemins	L	Maastricht (nl) – Liege-Guillemins	23:02:00	23:03:00
Liege-Guillemins	L	Maastricht (nl) – Liege-Guillemins	24:02:00	24:03:00

Tableau 4. Horaires des trains, à la gare de Visé, à destination de Maastricht et Visé

Destination	Type	Route	Arrivée	Départ
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Liege-Guillemins	06:26:00	06:27:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Liege-Guillemins	06:57:00	06:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	07:57:00	07:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	08:57:00	08:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	09:57:00	09:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	10:57:00	10:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	11:57:00	11:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	12:57:00	12:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	13:57:00	13:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	14:57:00	14:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	15:57:00	15:58:00
Visé	P	Liege-Guillemins – Visé	16:35:00	16:35:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	16:57:00	16:58:00
Visé	P	Liege-Guillemins – Visé	17:27:00	17:27:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	17:57:00	17:58:00
Visé	P	Bruxelles-Midi – Visé	18:11:00	18:11:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	18:57:00	18:58:00
Visé	P	Bruxelles-Midi – Visé	19:11:00	19:11:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	19:57:00	19:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	20:57:00	20:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Hasselt	21:57:00	21:58:00
Maastricht (nl)	L	Maastricht (nl) – Liege-Guillemins	22:57:00	22:58:00

L'offre correspond à plus d'un train par heure par sens de circulation en semaine et un peu moins d'un train par sens par heure les samedis, dimanches et jours fériés. L'offre entre Liège-Guillemins, Visé et Maastricht est particulièrement bonne en semaine et le weekend. Les liaisons entre Visé, Bruxelles et Hasselt sont assurés avec correspondance à Liège-Guillemins le weekend.

	Lundi au vendredi	samedi	Dimanche / jours fériés
<b>Min</b>	06:15:00	06:27:00	07:27:00
<b>Max</b>	00:03:00	23:33:00	23:33:00
<b>Amplitude Journalière</b>	17:48:00	17:06:00	16:06:00
<b>Nombre de trains / jour</b>	43	34	32
<b>Fréquence moyenne en gare de Visé</b>	2,49	1,9484	1,945

Figure 19. Train - Horaire, passage/jour, intervalle passage

### 4.1.2 Demande

La demande pour les déplacements en train en semaine reste relativement stable entre les 700 et 900 montées ou descentes par jour ouvrable en moyenne. En 2015, le nombre de montées à la gare de Visé est à la baisse en semaine ainsi que le dimanche. Au contraire, la fréquentation de la gare de Visé très légèrement augmenté le samedi.

Ces chiffres indiquent qu'il y a une importante marge de progression pour ce qui concerne le report vers le train. Étant donné la proximité de la gare aux écoles secondaires ainsi qu'au centre-ville commerçant, le train pourra jouer un rôle important de désengorgement du centre-ville.

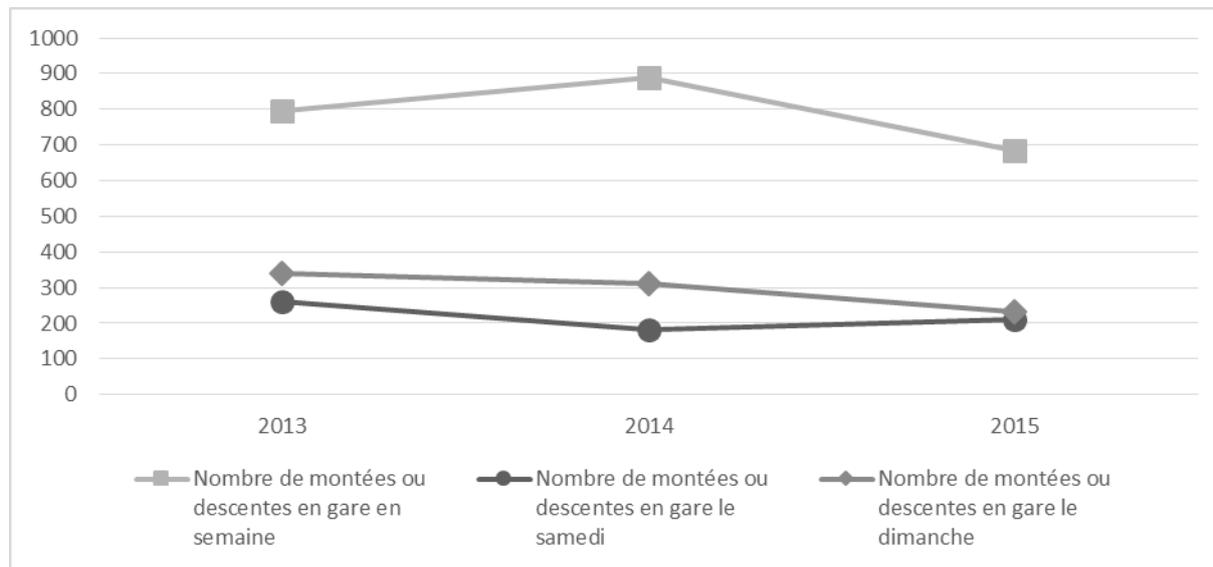


Figure 20. Nombre de montées ou descentes en gare de Visé en 2013, 2014 et 2015 (Source : SNCB)

## 4.2 Transports en commun routiers : TEC

### 4.2.1 Offre

Les lignes 6 et 140 ont un niveau de service attractif, avec un passage toutes les 20 min et 30 min, en relation avec Liège, depuis le centre-ville et le sud.

La **ligne 101** est une ligne locale de Bassenge ne desservant Visé qu'une fois par semaine, le mercredi pour le marché. Les **autres lignes** ont une faible voire très faible fréquence, avec passages toutes les 45 min voire toutes les 1h20.

Ligne	Direction	Amplitude horaire				Nombre de passages / jour				Intervalle de passage			
		Lu - Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu - Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche	Lu - Ve	Mercredi	Samedi	Dimanche
6	Cheratte	05:46 - 23:40	05:46 - 23:40	05:45 - 23:40	06:04 - 23:40	54	55	36	26	00:19	00:19	00:29	00:40
	Liège	05:22 - 23:07	05:22 - 23:07	05:23 - 23:07	05:35 - 23:07	56	56	36	26	00:19	00:19	00:29	00:40
16	Visé	07:11 - 18:08	07:11 - 18:08	09:03 - 17:03	-	13	13	5	-	00:50	00:50	01:36	-
	Hertsal	07:36 - 18:41	07:36 - 18:41	09:36 - 17:36	-	14	13	5	-	00:47	00:51	01:36	-
50	Visé	06:08 - 22:05	06:08 - 22:05	06:08 - 22:05	08:05 - 22:05	16	16	11	10	00:59	00:59	01:27	01:24
	Hertsal	06:33 - 22:18	06:33 - 22:18	06:33 - 22:18	08:23 - 22:18	14	14	10	9	01:07	01:07	01:34	01:32
67	Visé	08:04 - 17:30	08:04 - 17:30	10:08 - 16:11	-	9	9	7	-	01:02	01:02	00:51	-
	Liège	08:03 - 17:52	08:03 - 17:52	10:43 - 16:43	-	11	12	7	-	00:53	00:49	00:51	-
78	Maastricht	06:44 - 18:09	06:44 - 18:09	08:09 - 18:07	08:09 - 18:06	8	8	5	5	01:25	01:25	01:59	01:59
	Visé/Liège	06:37 - 19:10	06:37 - 19:10	09:10 - 19:10	09:10 - 19:10	9	9	5	5	01:23	01:23	02:00	02:00
139	Welkenraedt	08:55 - 18:00	08:55 - 18:00	12:03 - 17:55	-	7	7	3	-	01:17	01:17	01:57	-
	Visé	06:16 - 17:03	06:16 - 17:03	09:10 - 17:10	-	10	10	3	-	01:04	01:04	02:40	-
140	Visé	06:31 - 23:00	06:31 - 23:00	06:50 - 23:00	09:51 - 23:00	31	31	16	13	00:31	00:31	01:00	01:00
	Liège	05:06 - 21:18	05:06 - 21:18	05:06 - 21:18	08:08 - 21:18	32	33	16	13	00:30	00:29	01:00	01:00
173	Slins	08:08 - 16:35	08:08 - 13:03	-	-	5	4	-	-	01:41	01:13	-	-
	Visé	08:03 - 16:25	08:03 - 13:19	-	-	3	4	-	-	02:47	01:19	-	-
240	Visé	08:09 - 19:45	08:09 - 19:45	08:32 - 19:32	-	12	12	12	-	00:58	00:58	00:55	-
	Hertsal	07:13 - 18:43	07:13 - 18:43	07:28 - 18:28	-	11	12	12	-	01:02	00:57	00:55	-
39b	Fourons	07:23 - 17:09	07:23 - 18:07	09:46 - 19:38	11:46 - 19:42	14	14	6	5	00:41:51	00:46:00	01:38:40	01:35:12
	Tongeren	07:30 - 18:48	07:30 - 18:48	09:22 - 19:19	11:22 - 17:19	14	14	6	4	00:48:26	00:48:26	01:39:30	01:29:15

Figure 21. Bus – Horaire, passage/jour, intervalle passage (Source : TEC Liège-Verviers)

### 4.2.2 Demande

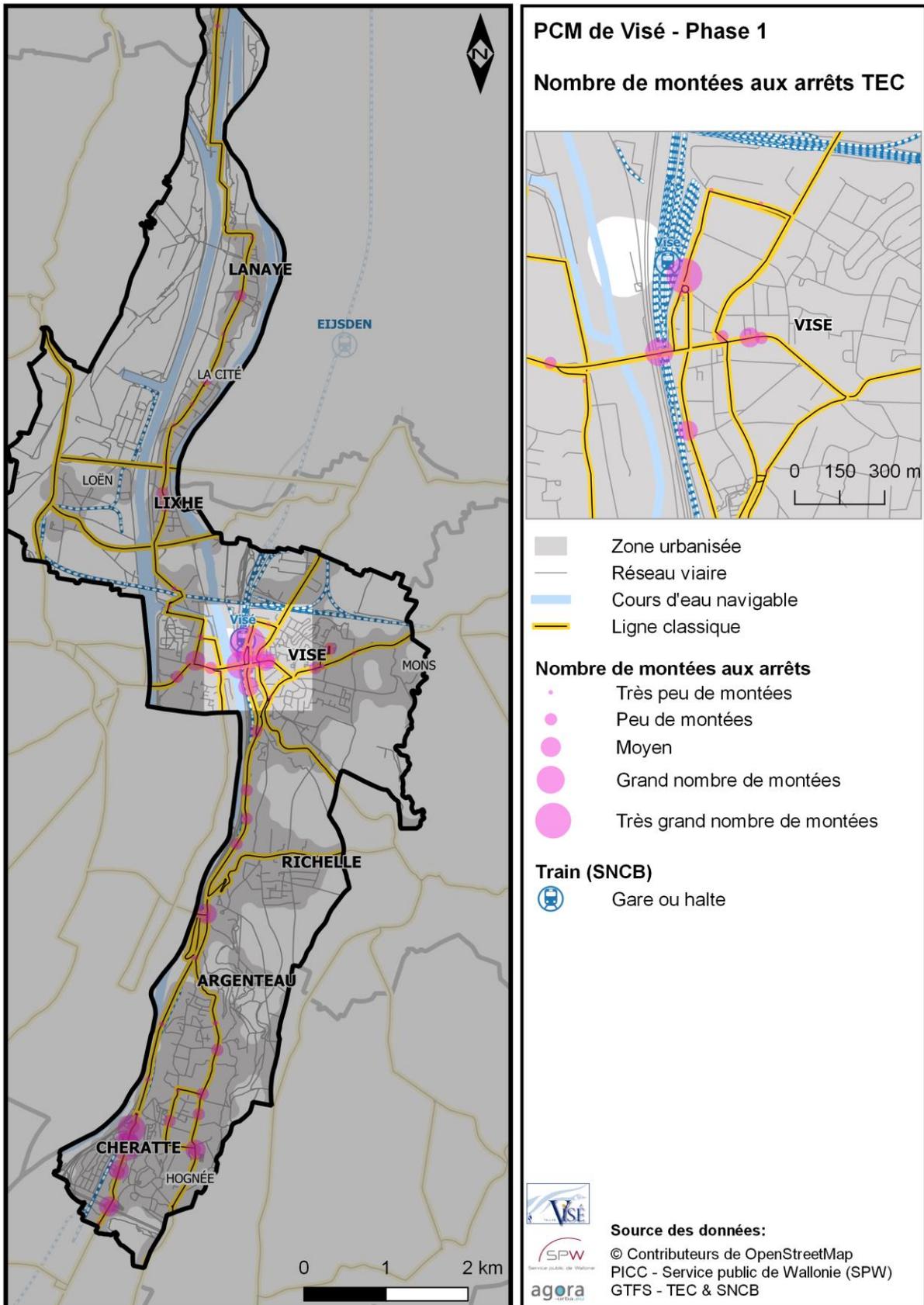


Figure 22. Nombre de montées aux arrêts TEC

Les principaux arrêts en termes de la fréquentation sont :

- Visé – Place des Déportés
- Cheratte – Église
- Cheratte – Passage à niveaux
- Visé Gare SNCB
- Visé - Hôtel de Ville
- Cheratte – Écoles
- Argenteau - Pont de l'Autoroute

Nous ne disposons pas des données pour les arrêts de Richelle.

Tableau 5. Fréquentation des lignes  
TEC desservant la commune

L140	30%
L6	14%
L16	11%
L173	9%
L67	7%
L78	7%
L240	6%
L139	6%
L240	6%
L50	4%

La ligne 140, entre Liège et Visé est la plus fréquentée, suivie de la ligne 6, entre Cheratte et Liège ainsi que de la ligne 16, entre Visé et Herstal. Ces trois lignes correspondent à 55 % de la fréquentation de toutes les lignes du réseau TEC desservant le territoire communal.

Tableau 6. Abonnements TEC par village

Type d'abonnement	Visé	Argenteau	Cheratte
Ann HORIZON 12-24	109	21	152
Ann HORIZON 12-24%	24	10	105
Ann HORIZON 25-64	24	3	17
Ann HORIZON 25-64%	2	1	2
Ann HORIZON+65+	187	24	107
Ann HORIZON+65+%	87	6	55
Ann HORIZON+CBLANCHE	0	0	2
Ann HORIZON DIV25-64	5	0	6
Ann HORIZON DIV65+	3	0	0
Ann NEXT 12-24	61	14	84
Ann NEXT 12-24%	4	6	31
Ann NEXT 25-64	7	1	18
Annuel Horizon SAV	1	0	0
Annuel NEXT SAV	0	0	1
Ann NEXT+TRAIN 1224	1	0	0
HORIZON+6-11	237	6	19
Libre Parcours	60	6	44
Mens HORIZON 12-24	56	9	52
Mens HORIZON 25-64	35	4	24
Mens NEXT 12-24	20	6	38
Mens NEXT 12-24%	6	0	5
Mens NEXT 25-64	17	2	29
Mens NEXT 25-64%	0	0	2
Mens NEXT+TRAIN 1224	0	0	0
<b>Total</b>	<b>946</b>	<b>119</b>	<b>793</b>

La majorité des abonnements correspondent à des abonnements annuels. Les étudiants entre 12 et 24 ans et les adultes âgés de plus de 65 ans sont les principaux bénéficiaires d'un abonnement de bus.

À Visé, l'abonnement des plus jeunes (Horizon +6-11) est très important, ce qui indique qu'il y a une fréquentation des bus plus importante de la part des étudiants les plus jeunes que dans les autres villages de l'entité.

Le nombre d'abonnés est plus important à Visé et à Cheratte qu'à Argenteau. Pour cela contribue le nombre d'établissements scolaires, mais aussi la fréquence de passage des bus.

### 4.3 Conclusion

---

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>+ Bonne desserte de train en semaine et le weekend avec des liaisons sans correspondance à destination de Liège et de Maastricht</li><li>+ Potentiel pour une demande plus importante des bus et de train, étant donné le public scolaire</li><li>+ Grand nombre de lignes de bus desservant la commune</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Congestion dans le centre de Visé impactant la vitesse commerciale des bus</li><li>- Demande de train en diminution entre 2015 et 2016</li><li>- Les usagers du bus correspondent essentiellement à des étudiants et à des personnes âgées de plus de 65 ans. Ces dernières ne prennent pas le bus de façon régulière</li></ul>

## 5 Services de Mobilité

### 5.1 Centrale de Mobilité de la Basse Meuse



La centrale de mobilité de la Basse-Meuse a été créée en 2002 ayant comme principaux objectifs : **assurer la mobilité en région de la Basse Meuse par l'information et le transport concret.**

Dans ce contexte, une centrale téléphonique a été créée et est accessible pour toute question relative à la mobilité. Par ailleurs, de façon à répondre au deuxième objectif, deux systèmes de transport ont été mis en place :

- Transport des personnes à mobilité réduite
- Transport en commun à la demande

#### 5.1.1 Transport des personnes à mobilité réduite

Il s'agit d'un transport de personnes à mobilité réduite, y compris en chaise roulante, qui doivent se rendre vers leurs rendez-vous médicaux.

Il circule du lundi au vendredi entre 8h et 16h et est payant au km (0,35 cents du km). Les réservations se font quelques jours à l'avance.

#### 5.1.2 Transport en commun à la demande

Le minibus circule dans les communes de Bassenge, Oupeye et Visé ainsi que vers les Hauts-Sarts, la gare de Milmort et la gare de Liers. Le minibus est accessible à tous sauf le transport scolaire qui n'est pas pris en charge afin de ne pas concurrencer le réseau TEC normal.

Tableau 7. Caractéristiques du service de transport à la demande

Tarifs	Conditions restrictives	Réservations	Horaire
Gratuit pour les personnes de plus de 65 ans possédant la carte TEC ainsi que pour les enfants de moins de 12 ans	Une limite de 2 trajets par semaine par personne est posée, sauf circonstances particulières.	Les habitués doivent contacter la centrale de mobilité la dernière semaine du mois afin de confirmer leurs réservations pour le mois suivant.	Le minibus circule du mardi au vendredi toute la journée (entre 8h et 18h) et le samedi matin (entre 8h et 13h)
1,90 € par trajet (personnes entre 12 et 64 ans)		Le reste de la clientèle téléphone la semaine précédant le rendez-vous, le jour précédent voire parfois le jour même	Le central téléphonique est ouvert du lundi au vendredi de 9 à 12h.
12 € pour un carnet de 10 voyages (personnes entre 12 et 64 ans)			

Le financement de ce service est assuré par :

- Subsidés du Ministre de l'Intérieur
- Subsidés de la Région Wallonne
- Les TEC liège-Verviers mettent à disposition un minibus de 8 places
- Financement de la part des communes de Bassenge, Oupeye et Visé

## 5.2 Covoiturage

Ayant comme objectif premier de diminuer l'usage de la voiture par la diminution de « l'autosolisme » la région wallonne met en place un réseau de parkings de covoiturage. Sécurisés, accessibles et proches des grands axes, les parkings de covoiturage permettent aux covoitureurs de rejoindre facilement un point de rendez-vous commun et d'entamer leur covoiturage.

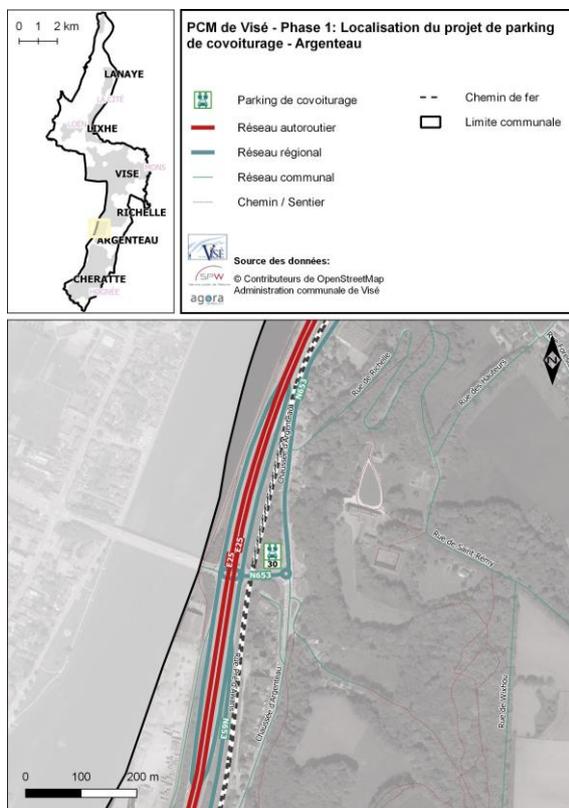


Figure 23. Localisation du projet de parking de covoiturage à Argenteau

Dans ce contexte, un parking de covoiturage d'environ 30 places est à l'étude par la ville à proximité de l'échangeur n°3 de l'autoroute E25, à Argenteau.

À part les parkings de covoiturage, la région wallonne a mis à disposition des usagers une application covoiturage pour les tablettes et smartphones : ComOn.

Cette application permet aux usagers de :

- Poster des annonces pour des trajets récurrents ou occasionnels
- Rechercher un trajet
- Contacter d'autres covoitureurs
- Evaluer les usagers
- Gérer les annonces et le profil de l'utilisateur

## 5.3 Autopartage

---

### 5.3.1 Autopartage « station fixe »

Cambio, le service d'autopartage de ce type le plus populaire en Belgique ne possède aucune station à Visé. Les stations Cambio les plus proches sont situées à Liège ou à Aix-la-Chapelle, en Allemagne.

### 5.3.2 Autopartage entre particuliers

Cette formule permet aux propriétaires de rentabiliser leur voiture, et aux locataires de disposer de voitures quand ils ont besoin. Il y a plusieurs entreprises qui proposent ce service en Wallonie. Les modalités varient en fonction de l'entreprise. Par exemple **CozyCar** est un système d'autopartage entre voisins ou proches et impose un prix d'utilisation au Km. **Drivy** repose également sur le partage de véhicules entre privés. Au prix total de la location s'ajoute un prix par km, défini auparavant par le propriétaire.

Restant dans le même concept, **Avira** est une déclinaison de **CozyCar** pour le transport de personnes à mobilité réduite. Le but d'AVIRA consiste à partager des voitures adaptées PMR pour les rendre accessibles au plus grand nombre.

## 5.4 Conclusions

---

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>+ Existence d'une centrale de mobilité</li><li>+ Projet d'un parking de covoiturage</li><li>+ Potentiel pour le développement du covoiturage (aires à proximité de l'E25)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- L'autopartage est encore très peu développé à Visé</li><li>- Le transport à la demande reste peu flexible dans ce qui concerne la réservation de voyages et très restreint au niveau du public cible</li></ul>

## 6 Mobilité scolaire

### 6.1 Écoles

La mobilité scolaire est un enjeu de taille à Visé, étant donné sa population scolaire : environ **6000 élèves divisés par 18 établissements scolaires dont 15 écoles du niveau fondamental et 4 écoles secondaires**. Ceci équivaut à 1/3 de la population.

**La ville de Visé accueille elle seule la moitié des établissements scolaires de la commune**, dont les 4 écoles secondaires existantes. Cela contribue d'une part à la dynamique du centre-ville, mais aussi à la congestion automobile et à une forte pression du stationnement aux heures de pointe scolaire.

L'existence d'un réseau performant de transport en commun (bus et train) à proximité des écoles situées à Visé constitue une opportunité pour une diminution de l'usage de la voiture. Les aménagements cyclables existants sont encore insuffisants et souvent de mauvaise qualité, ce qui constitue un frein à l'usage de ce mode de transport.

Tableau 8. Établissements scolaires sur la commune (N/R : Non renseignés)

Nom	Adresse	Code Postal	Lieu	Type d'établissement	Nombre d'élèves	Nombre personnel
École communale de Cheratte Hauteur	Rue Sabaré, 123	4602	Cheratte	fondamental	N/R	N/R
École communale de Cheratte Bas	Rue de Visé, 105	4602	Cheratte	fondamental	N/R	N/R
École Communale de Lanaye	Place du Roi Albert	4600	Lanaye	fondamental	N/R	N/R
École Communale de Lixhe	Rue de Lixhe, 1	4600	Lixhe	fondamental	N/R	N/R
École communale de Loën	Rue des Trois Fermes, 18	4600	Loën	fondamental	N/R	N/R
École communale de Sarolay	Allée des Erables, 14	4601	Argenteau	fondamental	N/R	N/R
Ecole communale de Richelle	Rue Hahelle, 17	4600	Richelle	fondamental	N/R	N/R
École communale de Visé (Devant-le-Pont)	Rue de Tongres, 10	4600	Visé	fondamental	310	20
Institut Saint Hadelin	Rue des Déportés, S/N	4600	Visé	fondamental	253	22
Institut du Sacré Cœur	Rue de la Trairie, 27	4600	Visé	fondamental	200	20
Institut du Sacré Cœur (secondaire)	Rue de la Trairie, 27	4600	Visé	secondaire	940	150
École Notre Dame de Cheratte (Bas)	Rue Pierre Andrien, 6	4602	Cheratte	fondamental	125	15
École Saint Joseph de Cheratte (Haut)	Rue de l'Église, 21	4602	Cheratte	fondamental	N/R	N/R
École Libre de Richelle	Rue Cour de Justice, 5	4600	Richelle	fondamental	140	15
Athénée Royal de Visé	Avenue des Combattants, 10	4600	Visé	fondamental	430	35
École spéciale Lieutenant Jacquemin	Rue de Berneau, 16	4600	Visé	fondamental	130	50
Athénée Royal de Visé (secondaire)	Rue du Gollet, 2	4600	Visé	secondaire	1300	200
Collège Saint Hadelin (secondaire)	Rue Saint Hadelin, 15	4600	Visé	secondaire	1167	145
Institut Industriel Saint Joseph	Rue de la Croix Rouge, 12	4600	Visé	secondaire	300	50

La carte suivante montre l'emplacement des écoles du niveau fondamental et du niveau secondaire au sein de la commune.

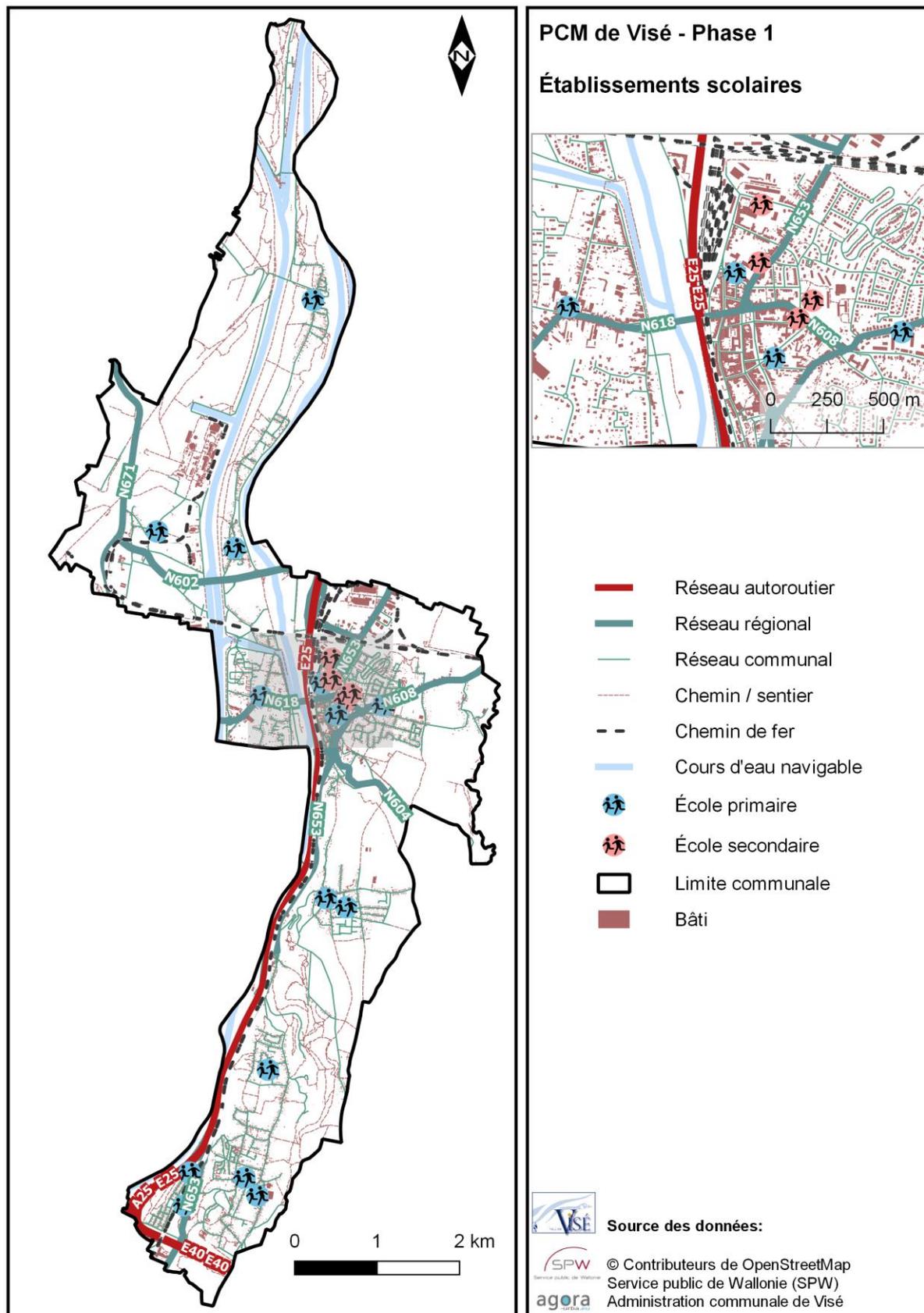


Figure 24.Établissements scolaires

## 6.2 Aménagements existants

---

La commune a mis en place un certain nombre d'aménagements visant sécuriser les abords des écoles. Sauf quelques exceptions, le constat général est :

- écoles situées au sein d'une zone 30
- écoles accessibles à pied via un trottoir et des traversées piétonnes bien aménagées.
- signalétique spéciale existante informant de la présence des écoles
- dispositifs d'apaisement du trafic



Photo 17. Rue Saint-Hadelin (N653), traversée piétonne aménagée et illuminée devant l'école



Photo 18. Rue de Visé (N653). Signalétique, barrières de protection et traversée piétonne aménagée et illuminée aux abords de l'école communale de Cheratte-Bas

## 6.3 Dysfonctionnements observés

---

Les principaux dysfonctionnements observés sont :

- Embouteillages et problèmes de circulation aux abords des écoles (toutes les écoles de la ville de Visé)
- Manque des places de stationnement, stationnement sauvage encombrant les cheminements piétons et pistes cyclables
- Manque d'aménagements cyclables, notamment pour les écoles du centre de Visé



Photo 19. Embouteillages et problèmes de circulation et stationnement aux abords des écoles situées dans le centre-ville de Visé



Photo 20. Problèmes de mobilité signalés à Richelle, aux abords de l'école Libre de Richelle

Les abords des écoles suivantes sont particulièrement problématiques et méritent d'avantage d'attention dans le cadre du PCM :

- École libre de Richelle
  - Problèmes de circulation et stationnement liés à la traversée du village
- Collège Saint-Hadelin / Institut Saint-Hadelin / Institut du Sacré Cœur (primaire)
  - Problèmes liés à la présence trop importante de la voiture aux abords de l'école et dans le centre-ville, ayant des impacts sur le cadre de vie et sur la circulation des piétons, cyclistes et bus. Une réflexion doit être menée au niveau du stationnement et de la circulation à l'échelle du centre-ville de Visé.
- École communale de Visé (Devant-le-Pont)
  - Problèmes de circulation et de stationnement aux abords de l'école
- Institut du Sacré Cœur (secondaire) et Athénée Royal de Visé
  - Des aménagements de sécurisation existent, mais des difficultés de mobilité liées à la présence trop importante de la voiture subsistent (embouteillages et stationnement sauvage)
- École libre Notre Dame de Cheratte
  - Accès au chemin de fer peu sécurisants, des trottoirs encombrés par des véhicules, pas de passages pour piétons permettant un accès sécurisé via la rue des Hoyeux et l'avenue du Chemin de Fer.

## 6.4 Enquête scolaire

L'enquête scolaire est un outil à exploiter dans le cadre d'un plan communal de mobilité, car elle permet de mieux connaître les habitudes de la population scolaire en matière de mobilité ainsi que de prospecter sur des éventuels changements d'habitudes.

Une enquête scolaire a été réalisée au niveau des établissements scolaires situés à Visé en 2015. Globalement les résultats de l'enquête montrent :

- Un **usage trop important de la voiture**, même pour les courtes distances
- Un **usage important du transport en commun des élèves du secondaire**, notamment pour des distances supérieures à 4 km.
- Une **utilisation très faible du vélo**
- **Concentration d'arrivées à l'école** sur une courte période de temps (demi-heure)
- **Peu d'arrangements entre parents pour conduire et / ou reprendre les enfants (environ 20%)**
- **Différences importantes au niveau du moyen de transport pour se rendre à l'école en fonction de l'âge des élèves.** L'usage de la voiture est beaucoup plus important pour les élèves de l'enseignement fondamental pour des distances supérieures à 1 km
- **La localisation de l'école semble jouer un rôle très important dans le choix de déplacement pour les élèves du fondamental.** Voir ci-après le pourcentage d'élèves se rendant à l'école en voiture pour une école située à Visé centre et l'autre située à Devant-le-Pont.

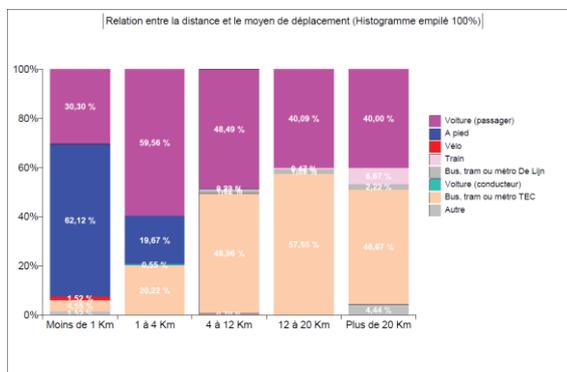


Figure 25. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -Collège St. Hadelin (secondaire)

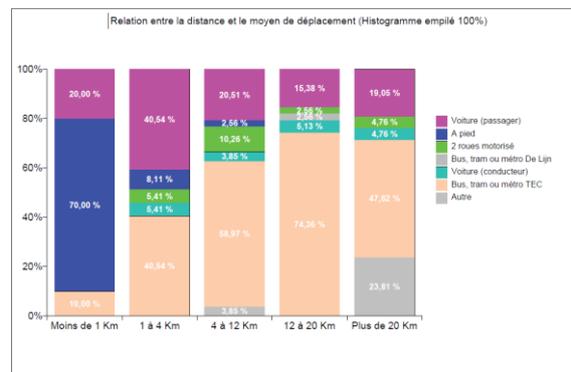


Figure 26. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -Institut Saint Joseph (secondaire)

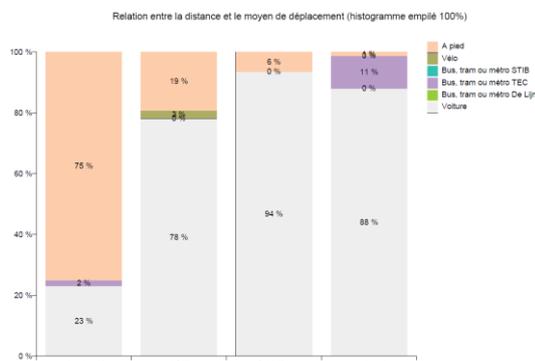


Figure 27. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -Institut Saint Hadelin (fondamental)

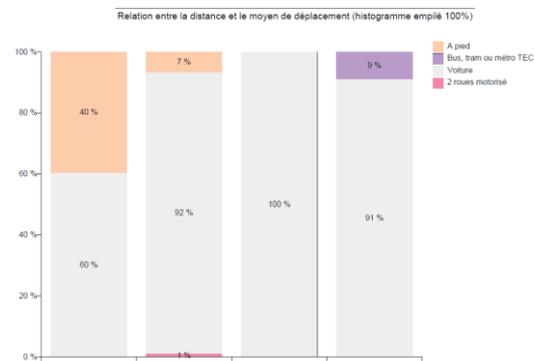


Figure 28. Relation entre la distance et le moyen de déplacement -École communale de Visé (fondamental)

Les résultats bruts de l'enquête scolaire sont repris en annexe technique.

### 6.4.1 Obstacles à l'utilisation du vélo

Tableau 9. Les obstacles à l'utilisation de la marche pour les déplacements scolaires

Les obstacles à l'utilisation du vélo pour les déplacements scolaires	Enseignement fondamentale	Enseignement secondaire
aucun	2%	4%
arrangement avec d'autres parents	0%	
conditions climatiques	12%	12%
manque d'aménagements	14%	9%
pas d'accompagnement	4%	
relief dissuasif	5%	7%
trop dangereux	23%	15%
trop de temps	6%	12%
trop jeune	18%	
trop loin	13%	17%
autre	2%	2%
se lever trop tôt		11%
habitué au confort de la voiture		4%
je n'ai pas de vélo		3%
je n'aime pas le vélo		4%

Les principaux obstacles à l'utilisation du vélo au niveau de l'enseignement fondamental sont liés à la sécurité : les parents craignent pour la sécurité des enfants étant donné leur âge et le manque d'aménagements ou simplement parce qu'ils jugent le vélo trop dangereux. Étonnamment, peu des répondants ont signalé l'absence d'accompagnement comme étant un obstacle. Cela paraît indiquer que les parents sont peu réceptifs à l'idée d'inciter ses enfants à utiliser pour les déplacements quotidiens domicile-école.

### 6.4.2 Obstacles à l'utilisation de la marche

La distance et le temps de parcours apparaissent comme les principaux obstacles à l'utilisation de la marche pour les déplacements scolaires. Les conditions climatiques sont également signalées, mais en moindre mesure. Au niveau de l'enseignement fondamental, l'âge de l'enfant ainsi que la dangerosité des parcours sont des obstacles importants à l'utilisation de la marche pour les déplacements domicile-école.

Tableau 10. Les obstacles à l'utilisation de la marche pour les déplacements scolaires

Les obstacles à l'utilisation de la marche pour les déplacements scolaires	Enseignement fondamentale	Enseignement secondaire
aucun	7%	6%
arrangement avec d'autres parents	0%	
conditions climatiques	13%	13%
manque d'aménagements	8%	5%
pas d'accompagnement	5%	
trop dangereux	13%	10%
trop de temps	11%	17%
trop jeune	16%	
trop loin	24%	22%
autre	2%	1%
se lever trop tôt		15%
habitué au confort de la voiture		4%
je n'aime pas la marche		4%
Relief dissuasif		4%

### 6.4.3 Obstacles à l'utilisation des transports en commun

L'utilisation des transports en commun de la part des étudiants de l'enseignement fondamentale est conditionnée par l'âge des enfants.

La grande majorité des élèves du secondaire affirment n'avoir aucun obstacle pour utiliser le transport en commun.

Tableau 11. Les obstacles à l'utilisation des transports en commun pour les déplacements scolaires

Les obstacles à l'utilisation des transports en commun pour les déplacements scolaires	Enseignement fondamentale	Enseignement secondaire
aucun	10%	31%
trop cher	5%	8%
non sécurisant	9%	5%
distance trop courte	12%	5%
manque d'aménagements	3%	3%
trop de temps	5%	11%
horaires non adaptés	10%	13%
absence de transport en commun près de chez moi / nous	5%	5%
manque d'informations	3%	3%
arrêt trop éloigné du domicile	5%	8%
arrêt trop éloigné de l'école	2%	1%
autre	3%	7%
Pas d'accompagnement	5%	
Trop jeune	22%	

## 6.5 Conclusions

---

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"><li>+ Aménagements de sécurisation des abords des écoles existants dans la plupart des établissements de l'entité</li><li>+ Bonne accessibilité en transport en commun, notamment à Visé</li><li>+ Expériences de mobilité alternative, notamment pour ce qui concerne l'Athénée Royal de Visé (rangs à vélo, pedibus)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Usage trop importante de la voiture dans les déplacements domicile-école impliquant une pression trop importante au niveau du stationnement et sur la circulation aux abords des écoles</li><li>- La part du vélo dans les déplacements domicile-école reste très faible, même pour les étudiants du secondaire</li><li>- Manque d'aménagements cyclables de qualité aux abords des écoles</li></ul>

## 7 Transport privé

### 7.1 Hiérarchie viaire

La hiérarchisation du réseau de voiries régionales wallonnes a pour vocation d'organiser au mieux l'interaction entre la fonction « Accessibilité » d'un axe routier et sa fonction « Transport ».

L'accessibilité fait référence à la nécessité, pour une voirie, de permettre de rejoindre les parcelles riveraines, et de permettre des interactions et des activités de séjour, le transport se rapportant aux activités de circulation linéaires sur l'axe.

Ainsi, une voirie de desserte locale dispose d'une fonction de séjour importante mais n'admet qu'un faible niveau de circulation. A contrario, les autoroutes admettent uniquement des activités de circulation, et pratiquement aucune activité de séjour.

Comprendre le fonctionnement actuel du réseau routier est essentiel afin d'identifier des dysfonctionnements éventuels, tel que l'existence d'un trafic de fuite traversant des quartiers résidentiels. Le trafic de fuite est un trafic originellement destiné aux voiries dotées d'une fonction « Transport » mais empruntant des voiries aménagées pour répondre à une fonction « Accessibilité ».

La commune de Visé est traversée sur un axe nord-sud par l'E25, qui relie Visé à Maastricht au nord et Visé à l'E40 et à Liège au sud. Cette autoroute absorbe le gros des flux motorisés au niveau de la vallée de la Meuse. Par conséquent le trafic dans la N653 qui lui est parallèle est devenu relativement faible, s'agissant en grande partie du trafic local ou intercommunal en relation avec l'autoroute ou Visé.

Sur le territoire communal, 4 échangeurs autoroutiers majeurs sont présents et 1 échangeur partiel permettant d'accéder au Trilogiport.

Les voiries régionales convergent vers le centre de Visé. Cela a comme conséquence un trafic important venant des communes voisines qui se retrouve à l'intérieur de l'agglomération visétoise pour reprendre l'autoroute. En particulier les rues de Berneau (N608), de Dalhem (N604) et la N618 drainent un trafic important venant de communes voisines situées à l'est et à l'ouest de Visé.

Suite à la construction du Trilogiport, on constate une diminution du trafic entrant à Visé issu de la commune d'Oupeye (N618), car le trafic provenant et en direction de Liège et de la E40 peut passer par le nouveau échangeur autoroutier au nord d'Argenteau.

La rue de Richelle, n'étant pas une route régionale, joue un rôle de voirie structurante du réseau routier, drainant une partie importante des flux entre Dalhem et la vallée.

## 7.2 Demande de déplacements

### 7.2.1 Comptages de circulation

Les comptages de circulation en section ont été réalisés entre le 26/09/2017 et le 02/10/2017, les comptages directionnels le matin du 03/10/2017 entre 07h00 et 09h00 et le soir du 25/09/2017 entre 16h00 et 18h00.

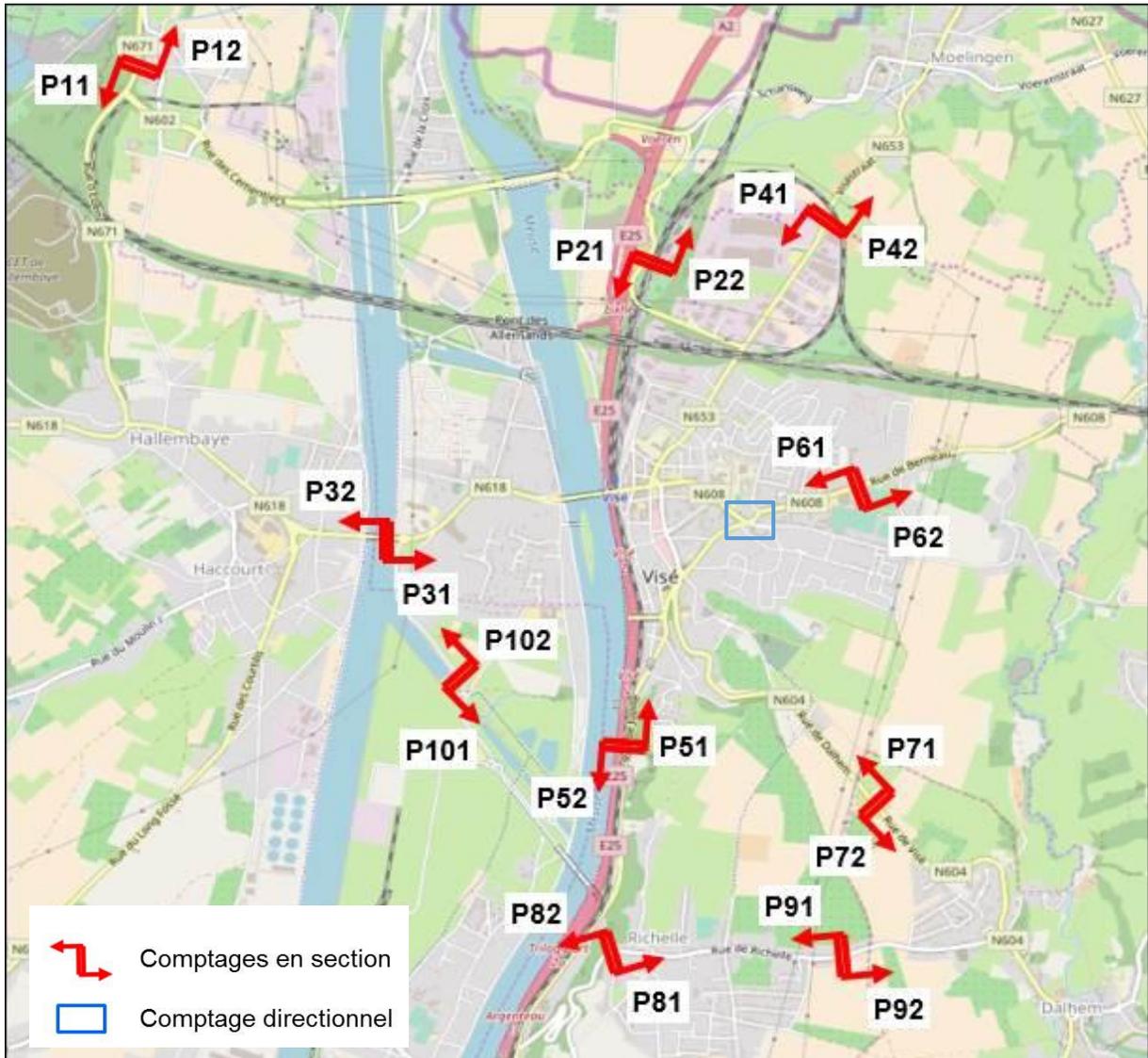


Figure 29. Emplacement des points de comptage

### 7.2.2 Comptages directionnel



Le branche de la rue de Berneau est la plus chargée, accueillant un trafic de  $\pm 1140$  evp le matin et de  $1240$  evp/h le soir.

Le tourne à gauche rue de Berneau vers rue de la Fontaine (et ensuite vers l'autoroute ou le centre de Visé) est un mouvement important ainsi que le tourne à droite en sens opposé de la rue de la Fontaine vers rue de Berneau.

Un rond-point permettrait potentiellement de faciliter ces deux mouvements. Toutefois, le dénivelé et la différence de fréquentation des branches ne jouent pas à faveur de cette solution d'aménagement.

La rue de Mons joue un rôle secondaire dans ce carrefour complexe.

Figure 30. Comptages directionnel N608# Fontaine # Mons

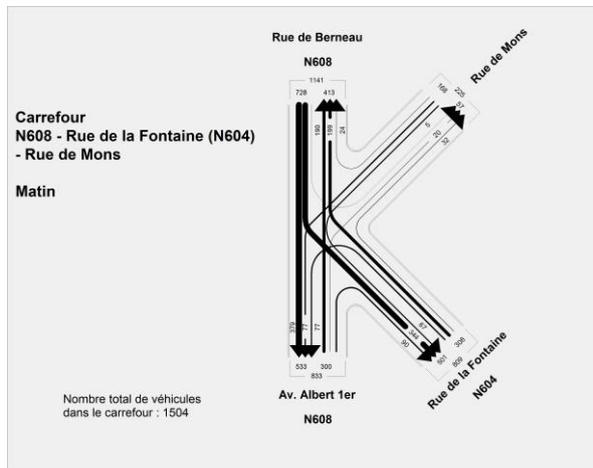


Figure 31. Diagramme des flux (en evp) au carrefour à l'heure de pointe du matin, entre 7h45 et 8h45

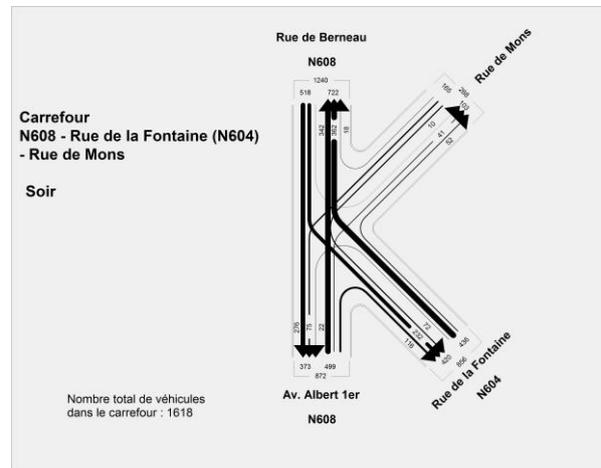


Figure 32. Diagramme des flux (en evp) au carrefour à l'heure de pointe du soir, entre 16h45 et 17h45

### 7.2.3 Comptages de circulation – P11/P12 (N671)



2850 evp/h ont été relevés en moyenne en entrée et sortie.

Les PL correspondent à entre 9 et 12% du total du trafic observé en semaine.

Figure 33. Section Poste 011 – Poste 012

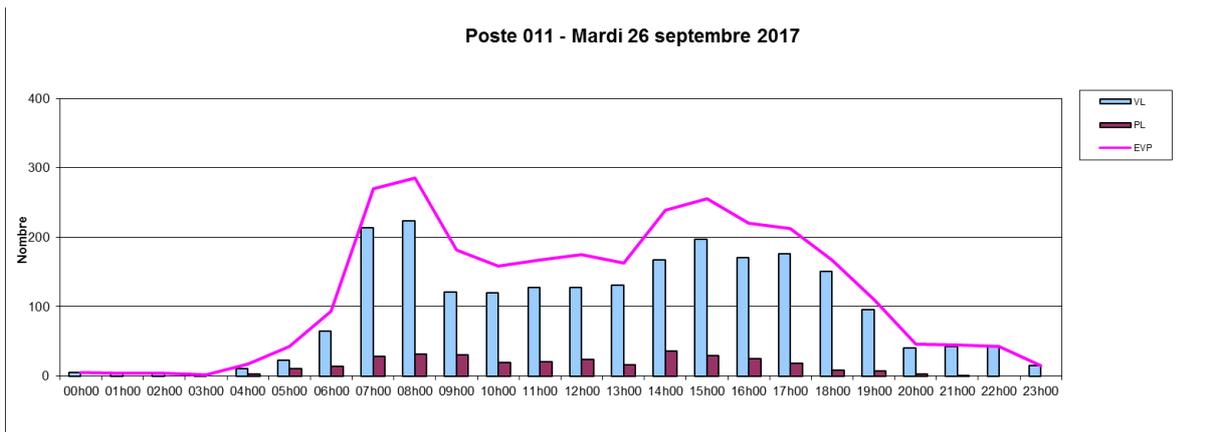


Figure 34. Comptages de circulation Poste 011

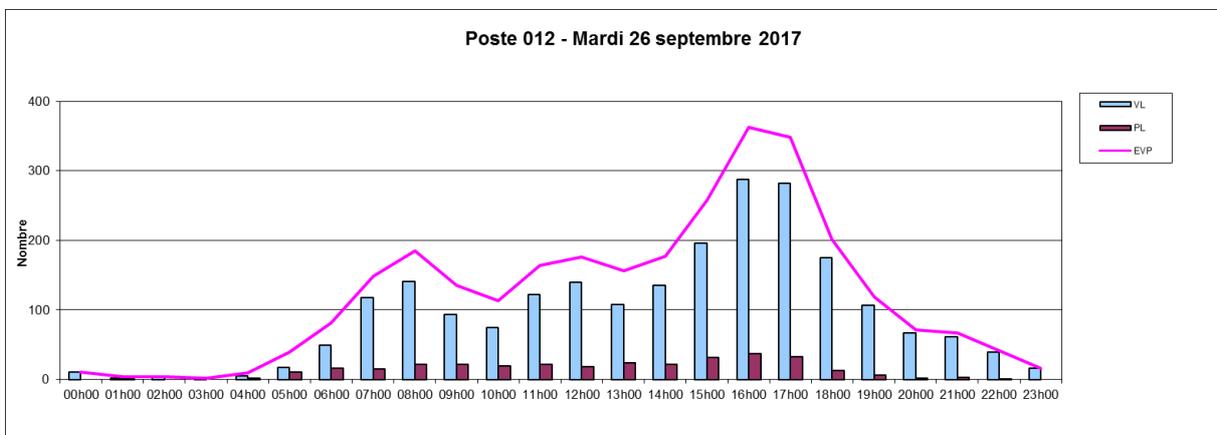
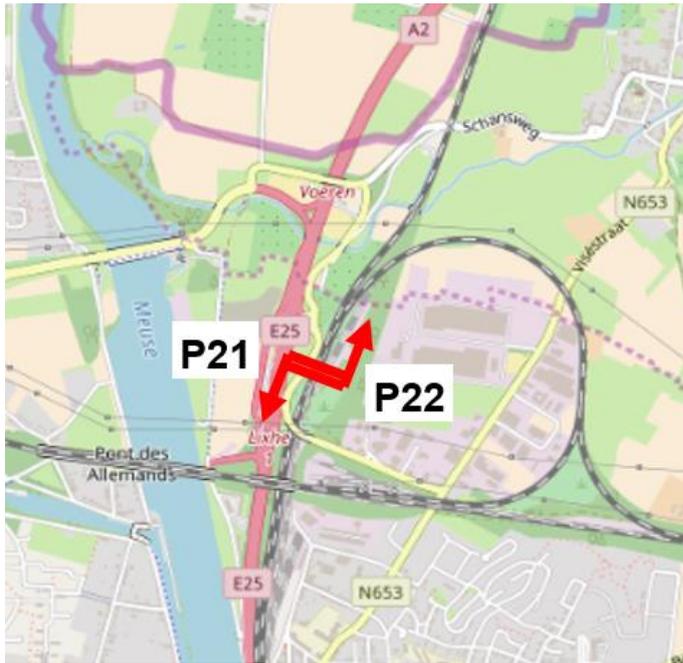


Figure 35. Comptages de circulation Poste 012

### 7.2.4 Comptages de circulation – P21/P22 (rue d'Artagnan)



Le point de comptage a été placé rue d'Artagnan en amont du rond-point afin d'évaluer les flux entrants à Visé venant de l'autoroute et les flux sortants en direction de Liège et de la N602.

Vu la proximité du zoning le pourcentage de poids-lourds est assez élevé.

Le trafic moyen journalier en semaine est assez modeste, de l'ordre de 4450 evp/jour, ce qui paraît indiquer qu'il ne s'agit pas d'un échangeur principal pour Visé.

Figure 36. Section Poste 021 – Poste 022

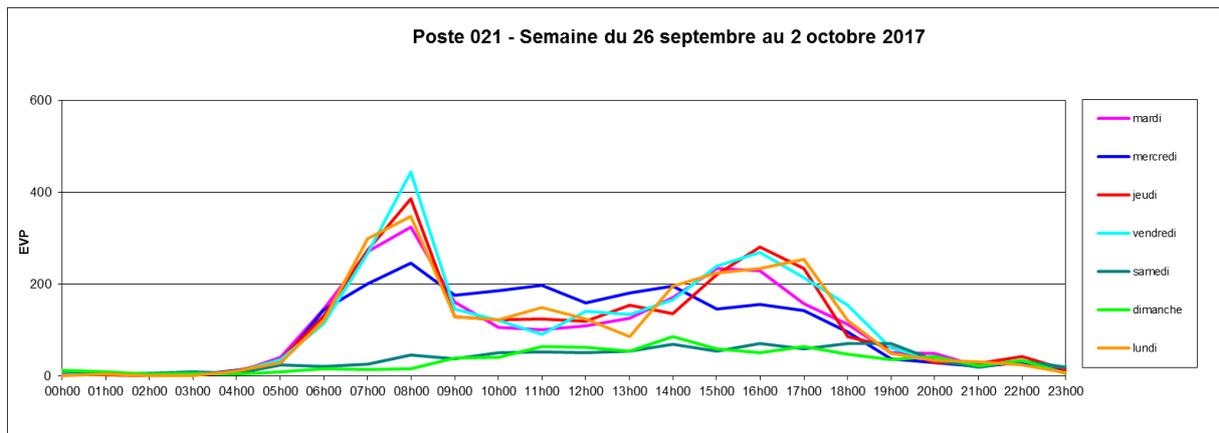


Figure 37. Comptages de circulation Poste 021

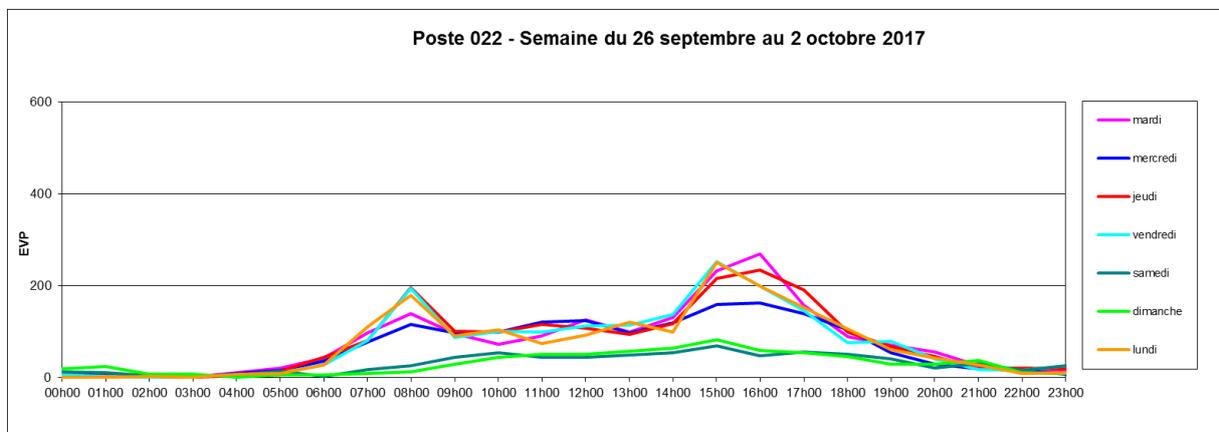


Figure 38. Comptages de circulation Poste 022

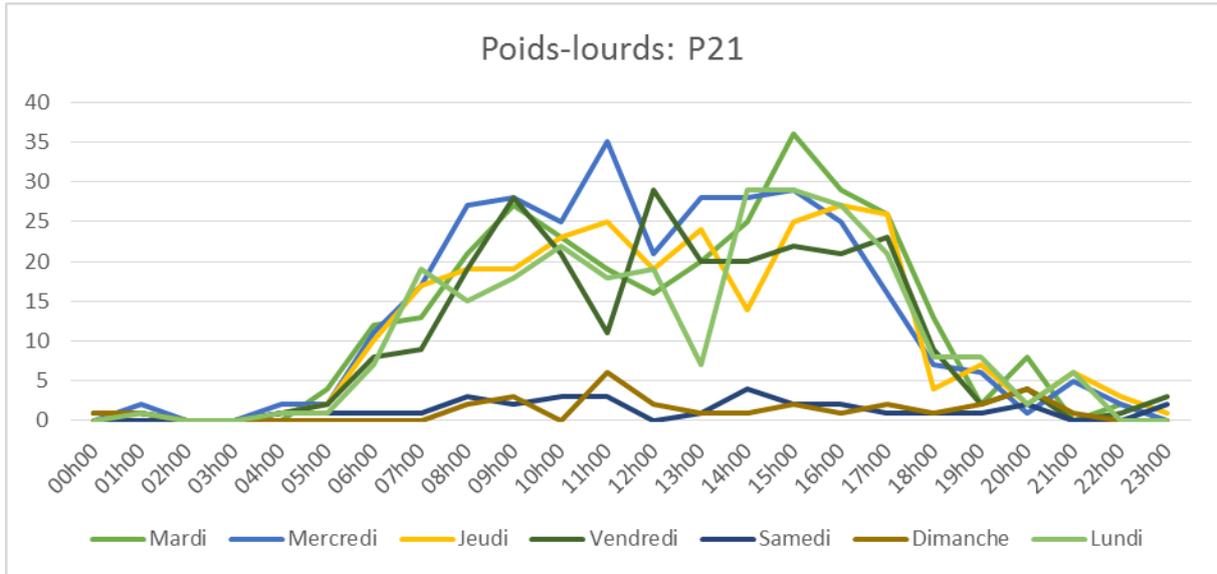


Figure 39. Comptages de circulation Poste 021 – Poids Lourds

Les PL représentent le 10-15% en entrée et 13-19% en sortie.

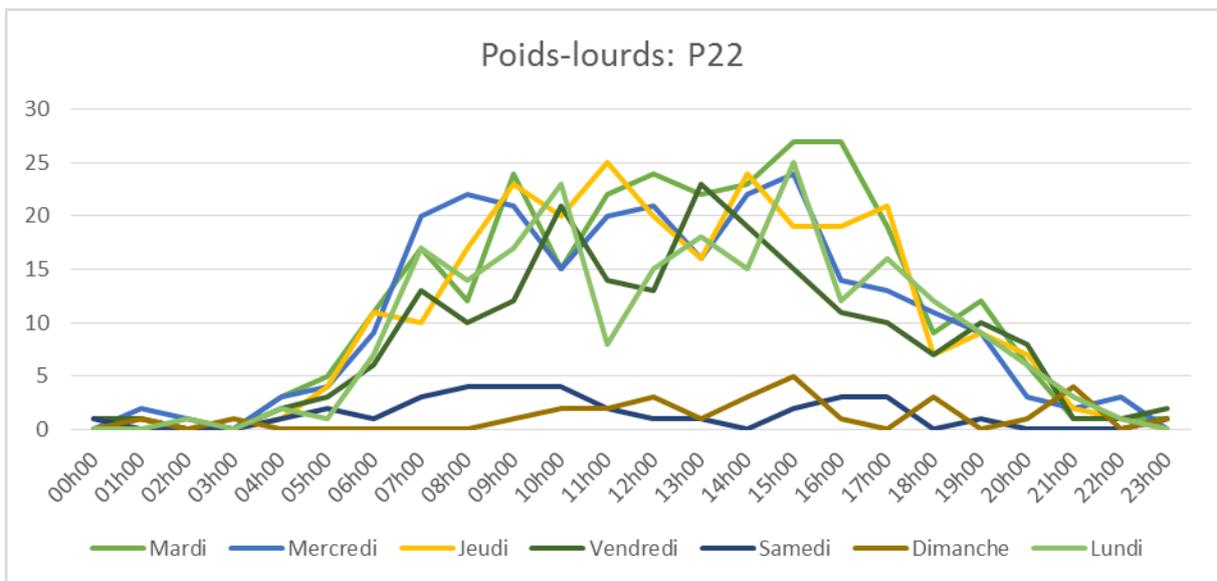


Figure 40. Comptages de circulation Poste 022 – Poids Lourds

### 7.2.5 Comptages de circulation – P31/P32 (N618 – av. du Pont)



Figure 41. Section Poste 031 – Poste 032

En entrée on observe 10.350 evp/jour en moyenne (en direction du centre-ville de Visé) et 10.300 evp/jour en sortie (en direction de Haccourt), avec un total de 20.650 evp/jour dans les deux sens.

On relève moins de 4% de PL tous les jours de la semaine.

Le trafic de l'après-midi est plus intense que le matin.

C'est un des points d'échange principaux de Visé avec Oupeye et l'entre deux ponts

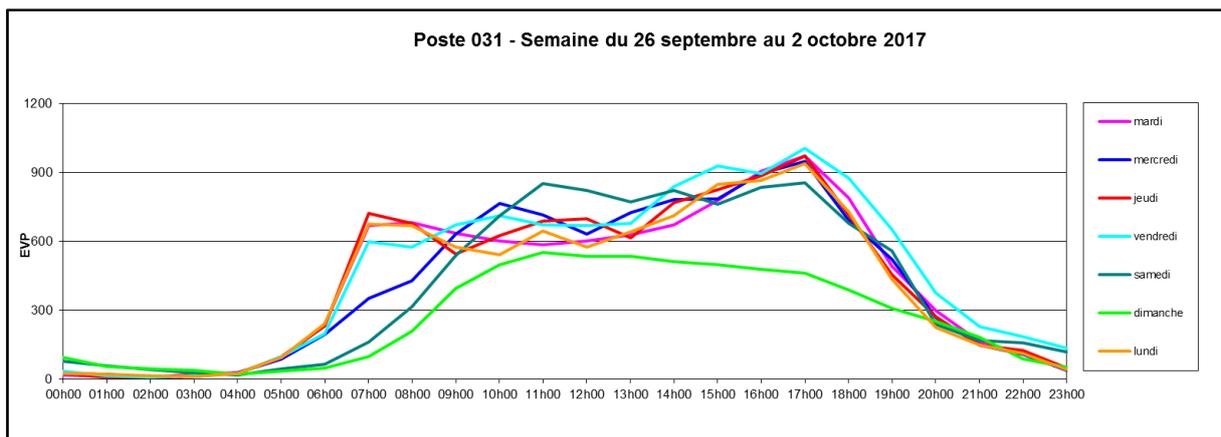


Figure 42. Comptages de circulation Poste 031

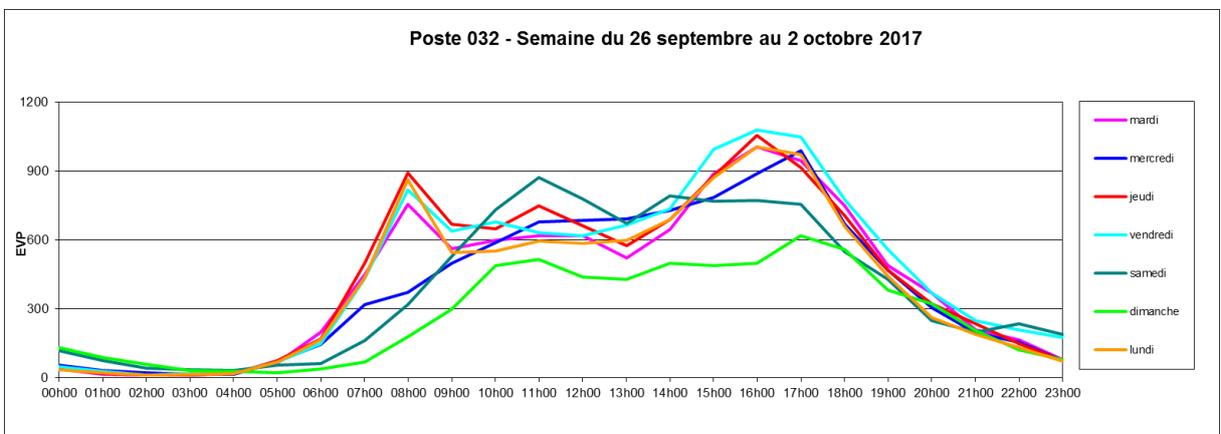


Figure 43. Comptages de circulation Poste 032

### 7.2.6 Comptages de circulation – P101/P102 (Triligiport)

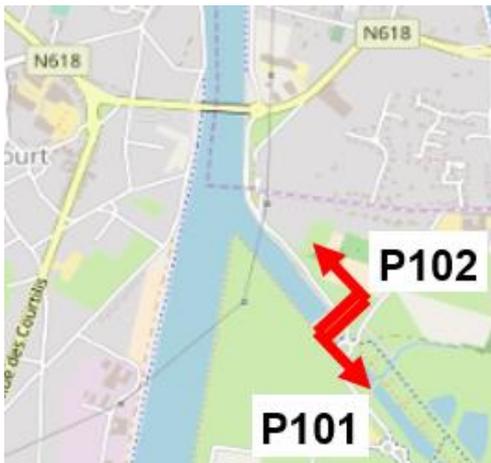


Figure 44. Section Poste 101 - Poste 102

En entrée on observe 3.950 evp/jour en moyenne en direction de la N618, et 3.700 evp/jour en sortie en direction de l'autoroute. On relève moins de 4% de PL tous les jours de la semaine.

Le trafic en soirée est plus important en direction de la N618. Cela paraît indiquer qu'il y a des mouvements pendulaires entre Haccourt et la E25.

Ce trafic allège en pratique celui de l'avenue du Pont

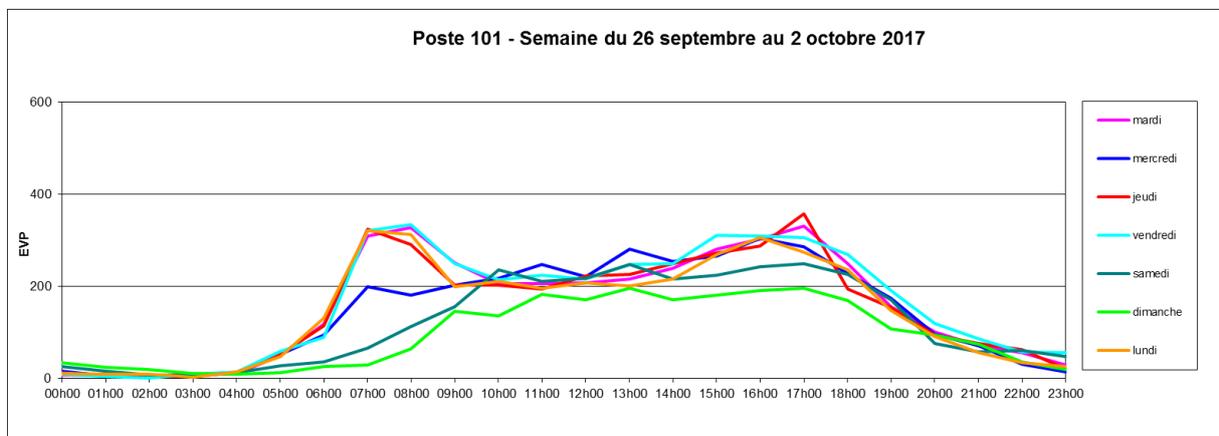


Figure 45. Comptages de circulation Poste 101

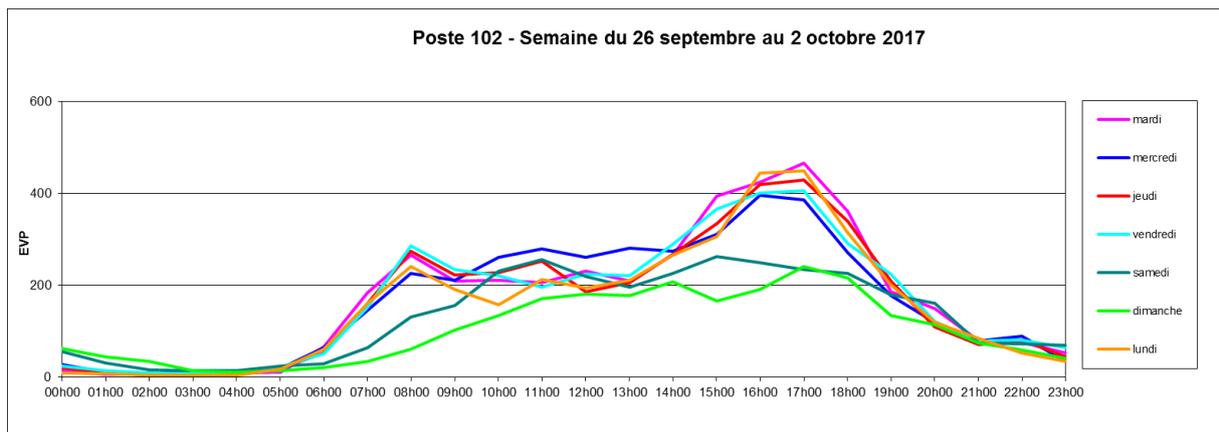


Figure 46. Comptages de circulation Poste 102

### 7.2.7 Comptages de circulation – P41/P42 (N653 – Zoning)



Figure 47. Section Poste 041 – Poste 042

Le trafic moyen en semaine est de 1.350 evp/jour en entrée, et de 1.650 evp/jour en sortie.

Cet accès vers la Flandre et les Pays-Bas a une importance plus locale.

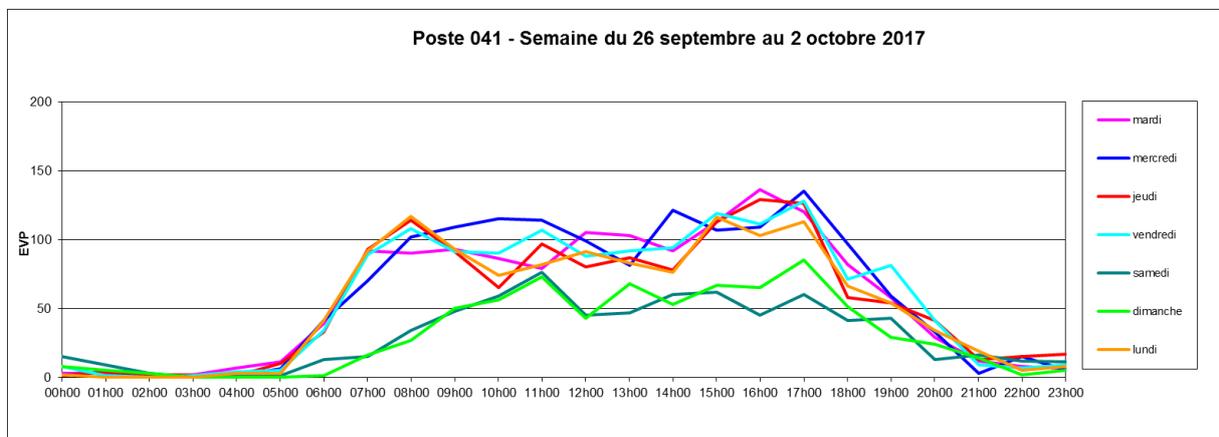


Figure 48. Comptages de circulation Poste 041

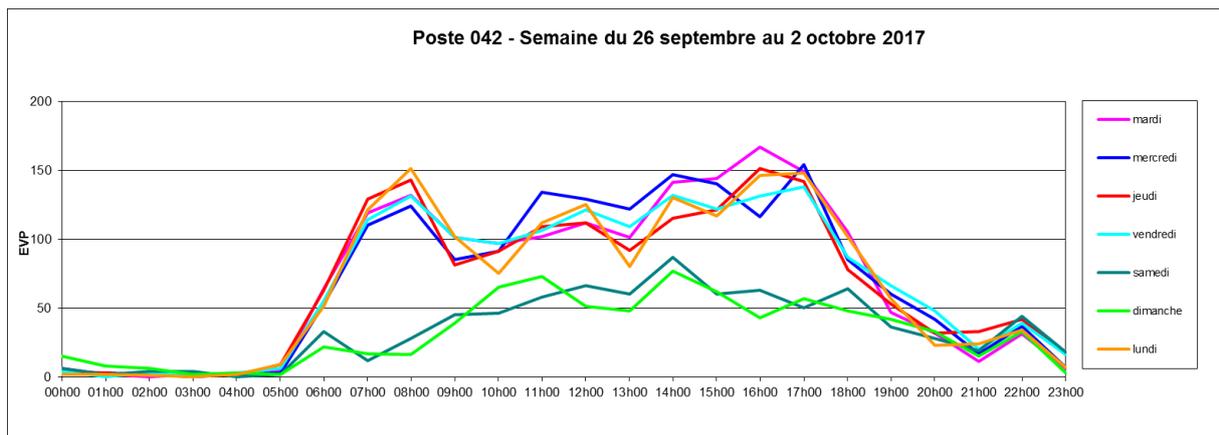


Figure 49. Comptages de circulation Poste 042

Le trafic de PL en semaine varie entre 8% et 18%, ce qui est assez important étant donné la proximité de l'échangeur autoroutier n° 1(Lixhe) qui raccorde l'autoroute au zoning. Toutefois, le transport de marchandises entre le zoning et les Pays-Bas semble contribuer au nombre de PL observé à cet endroit ainsi que des éventuels flux de poids-lourds issue de la N608 la N627 (côté Berneau), qui doivent traverser le centre-ville de Visé ou celui de Fourrons pour se rendre au zoning.

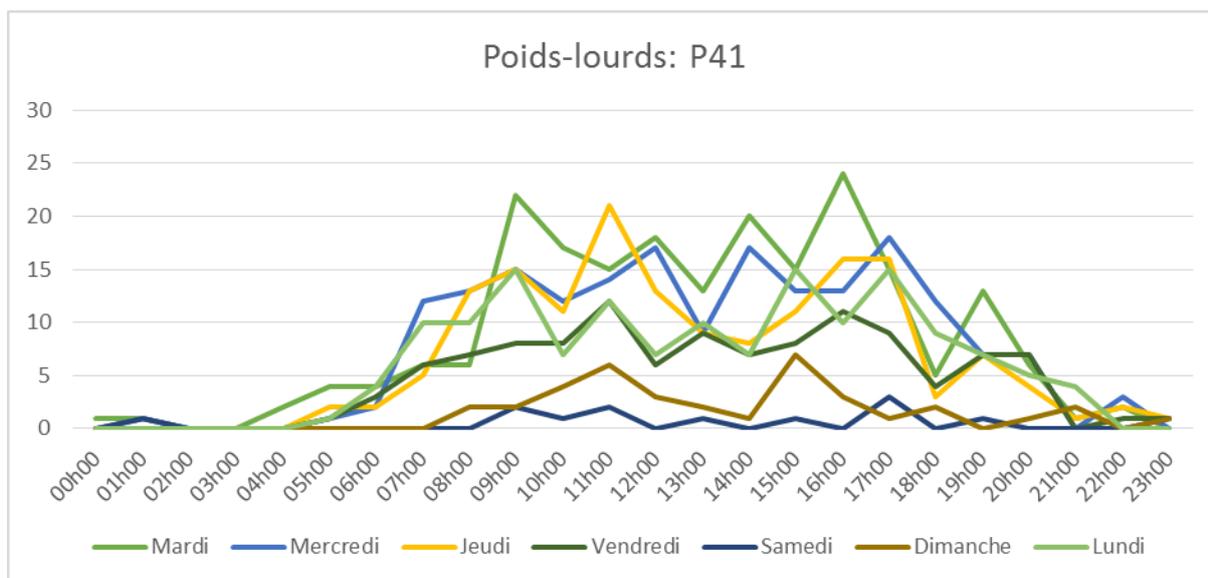


Figure 50. Comptages de circulation Poste 041 – Poids Lourds

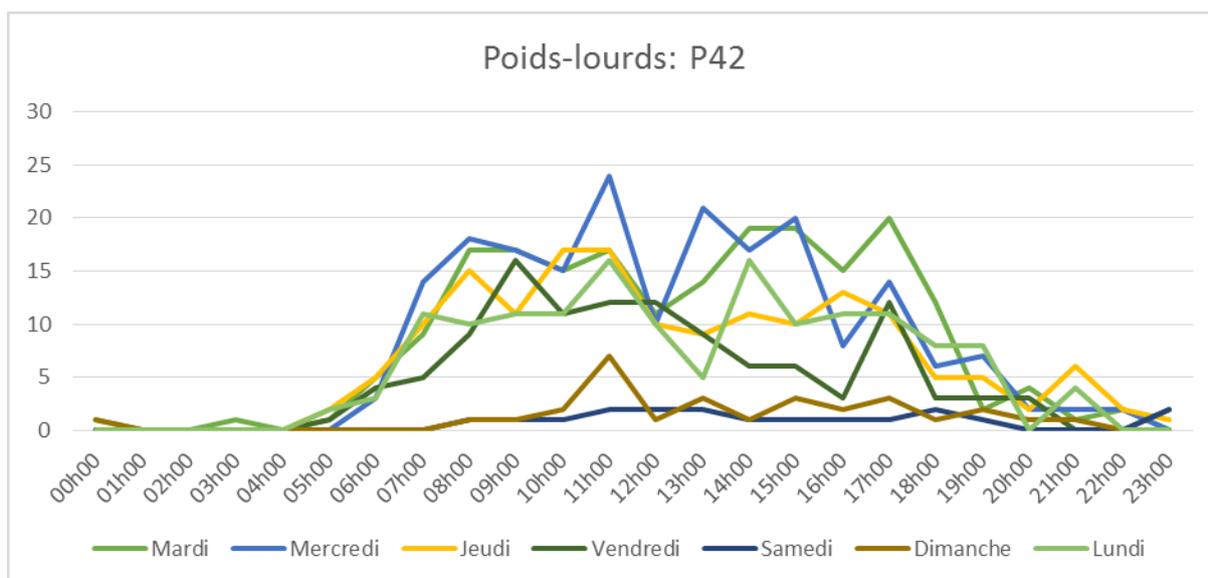


Figure 51. Comptages de circulation Poste 042 – Poids Lourds

### 7.2.8 Comptages de circulation – P51/P52 (N653 – rue de Jupille)

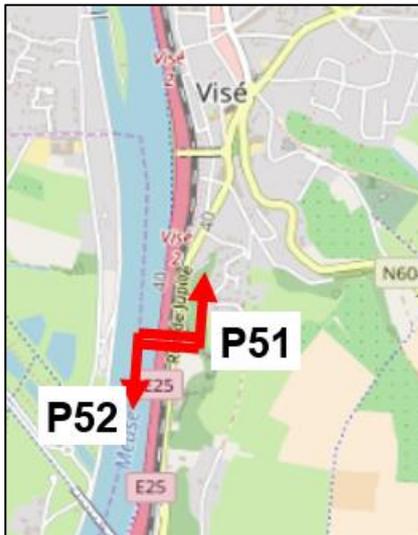


Figure 52. Section Poste 051 – Poste 052

Nous observons 2.450 evp/jour en entrée et 2.500 evp/jour en sortie du centre-ville de Visé  
Il y a entre 4 et 7% des poids-lourds en semaine.

Étant donné l'existence de l'autoroute en parallèle, il s'agit vraisemblablement du trafic généré à l'intérieur de la commune en lien avec le centre-ville de Visé.

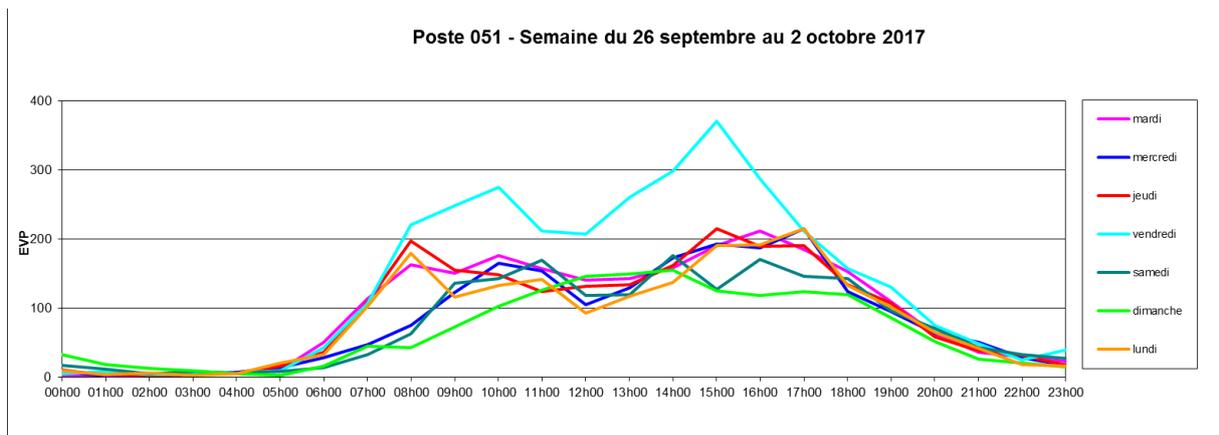


Figure 53. Comptages de circulation Poste 051

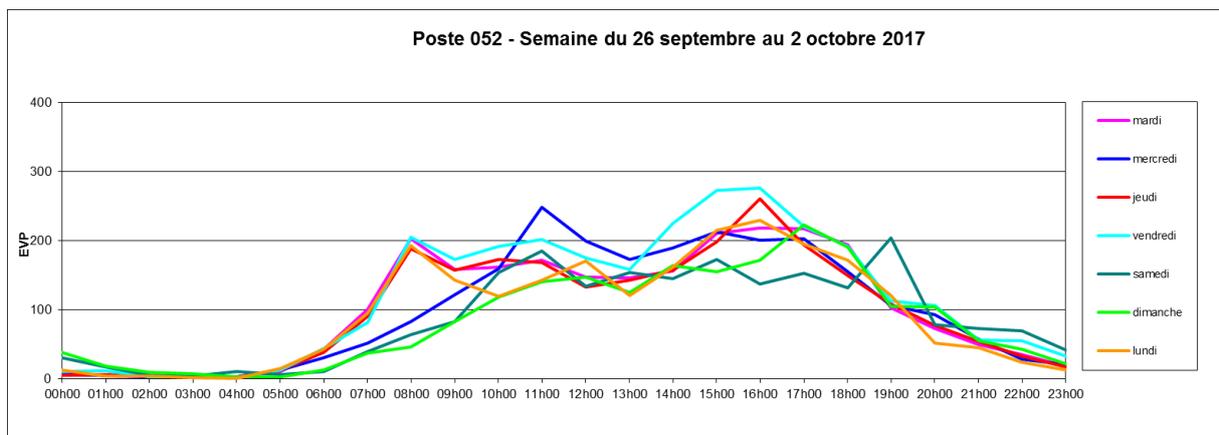


Figure 54. Comptages de circulation Poste 052

### 7.2.9 Comptages de circulation – P61/P62 (N608 – Rue de Berneau)

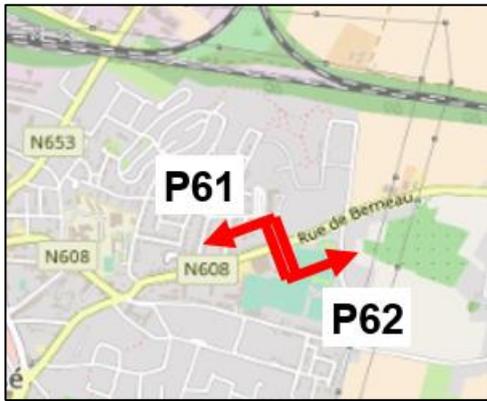


Figure 55. Section Poste 061 – Poste 062

On observe 6.550 evp/jour en entrée du centre-ville de Visé et 6.300 evp/jour en sortie. Il y a vraisemblablement un trafic pendulaire important venant de Berneau et des villages à l'est en direction de Visé et de l'autoroute le matin et repartant le soir.

Les PL sont compris entre 4 et 5% en semaine.

C'est également un accès très important pour Visé.

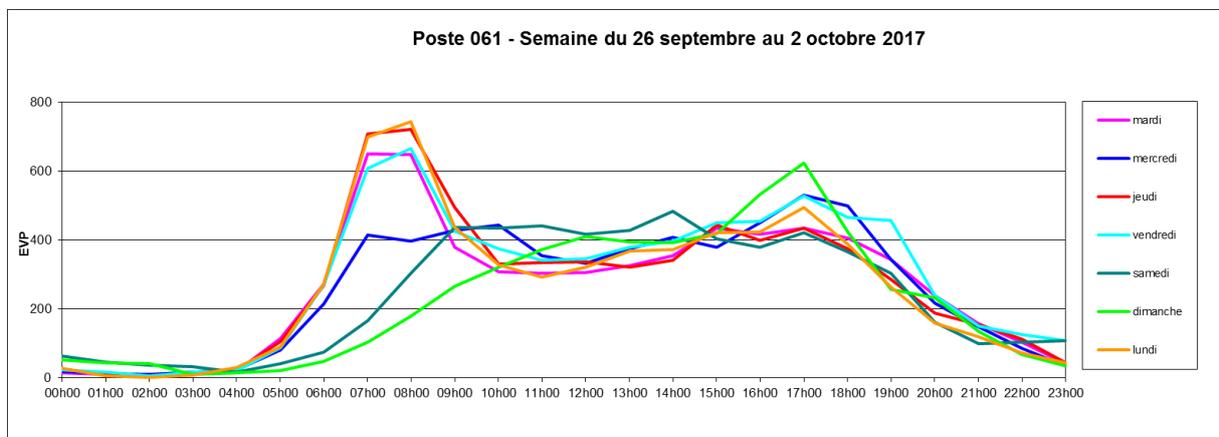


Figure 56. Comptages de circulation Poste 061

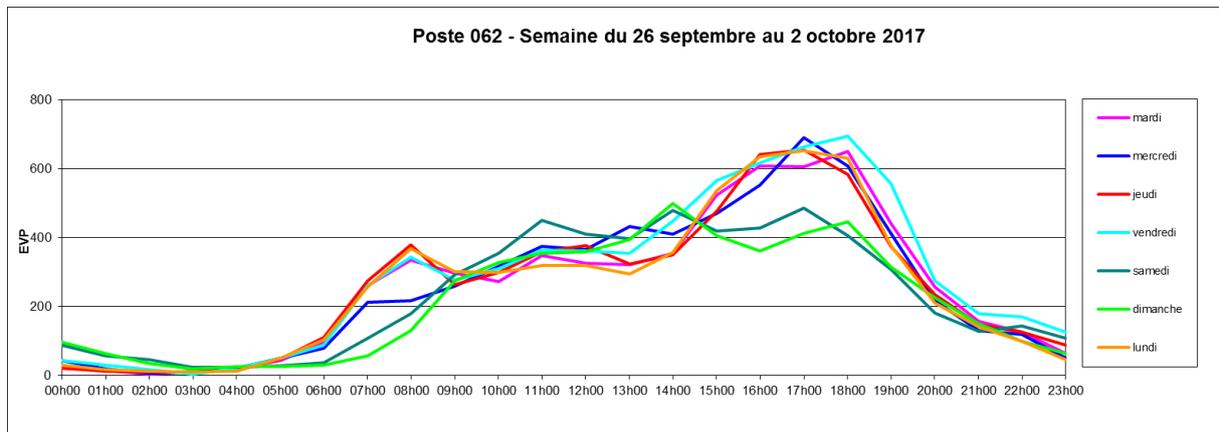


Figure 57. Comptages de circulation Poste 062

Figure 58

### 7.2.10 Comptages de circulation – P71 / P72 (N604 – Rue de Dalhem)

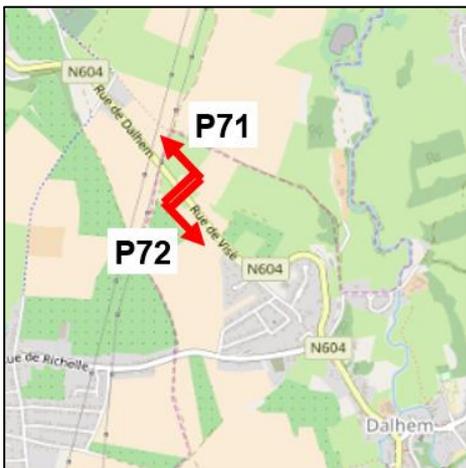


Figure 59. Section Poste 071 – Poste 072

En entrée du centre-ville de Visé on observe 2.600 evp/jour, et 2.500 evp/jour en sortie, en direction de Dalhem.

Les pointes prononcées le matin en direction de Visé et le soir en direction de Dalhem indiquent que Visé attire des mouvements domicile-travail / domicile-école. À cela s'ajoutent les déplacements pendulaires entre Liège et Dalhem passant par la N604 via l'échangeur n° 2 de l'autoroute E25.

En semaine, les PL correspondent à moins de 3% du trafic total.

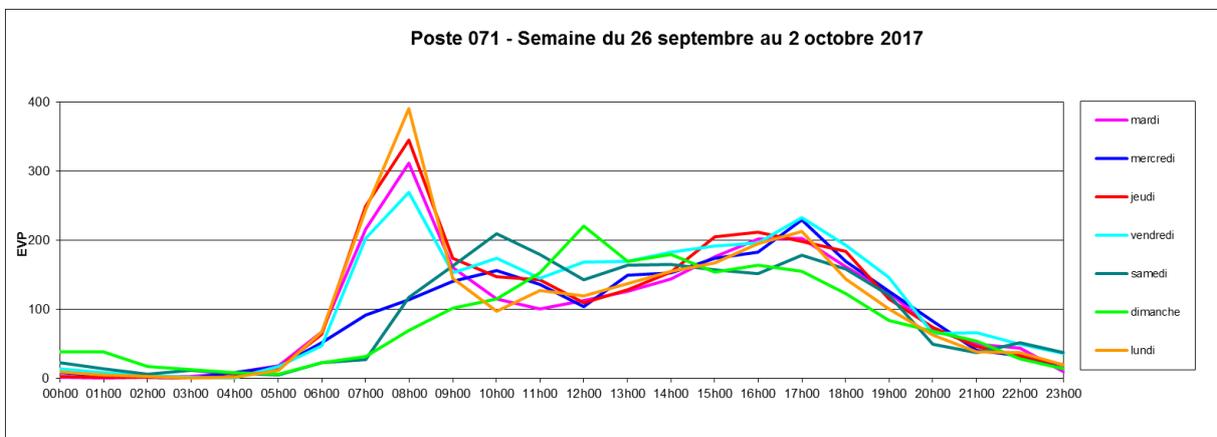


Figure 60. Comptages de circulation Poste 071

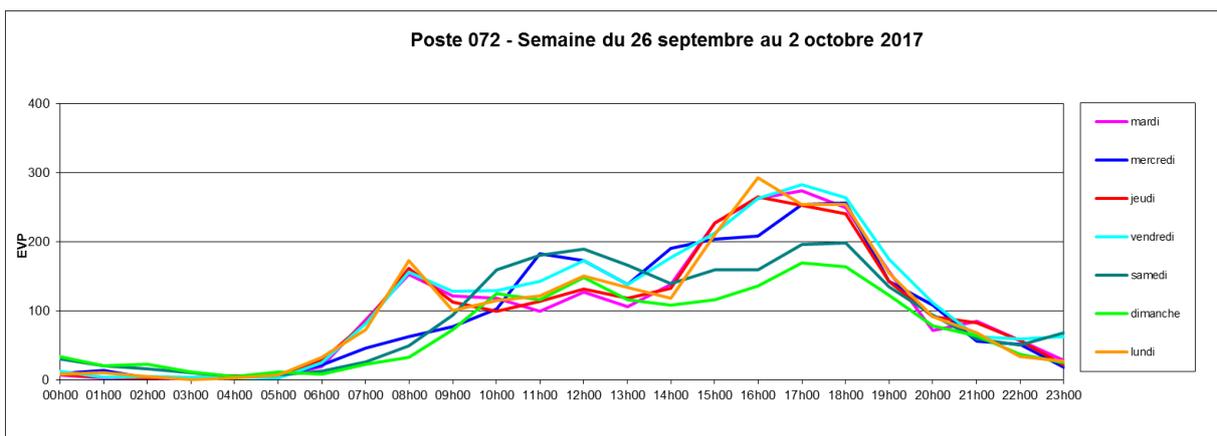


Figure 61. Comptages de circulation Poste 072

### 7.2.11 Comparatif comptages PICM 2003 – Centre-ville

Les comptages ont été effectués à différents endroits. Toutefois, la comparaison est possible au niveau des voiries suivantes :

Tableau 12. Comparatif comptages 2003 / 2017

Axe routier	Charge du trafic 2003 evp/jour	Charge du trafic 2017 evp/jour	Variation en %
Rue de Jupille	5600	4950	-12
Rue de Berneau	10900	12850	+18
Rue de Dalhem	5500	5100	-7
Pont d'Haccourt	± 20.000	20650	Constant

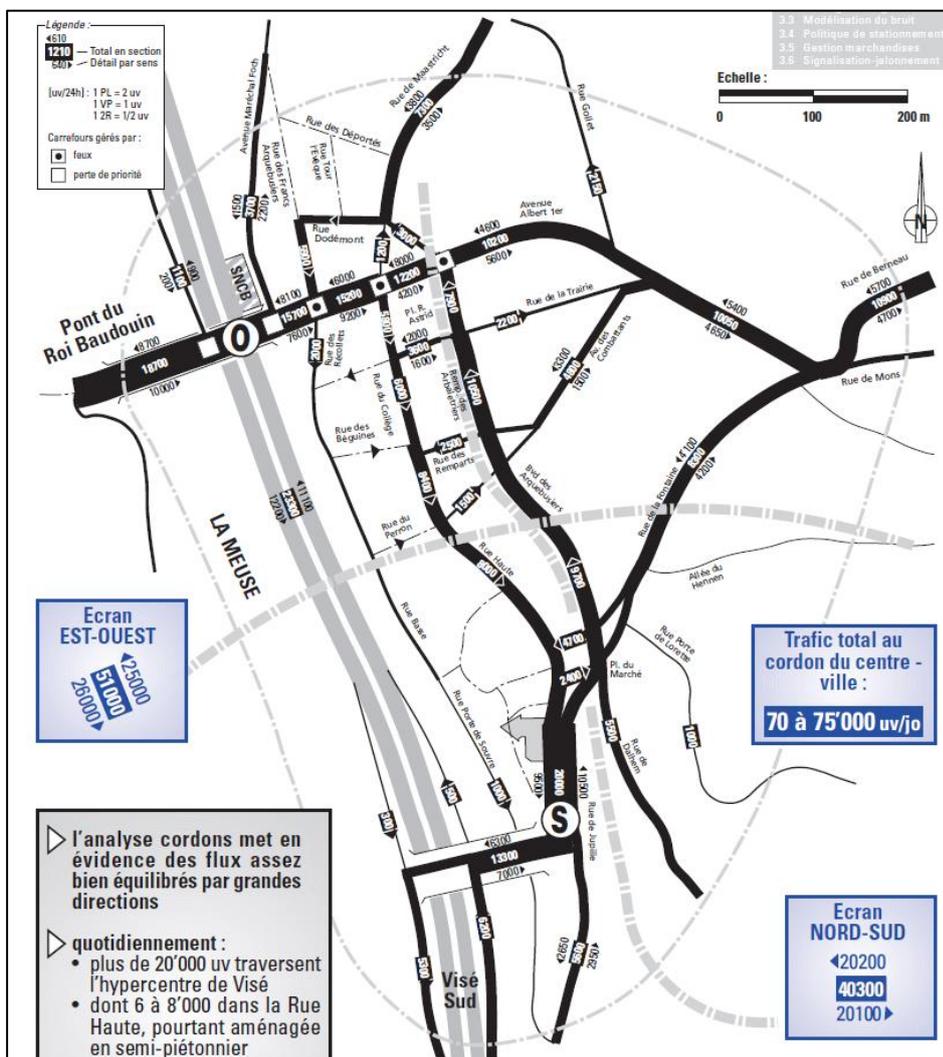


Figure 62. Diagramme de charges – trafic journalier moyen d'un jour ouvrable (Extrait du PICM 2003, TRANSITEC)

Si le trafic n'a pas augmenté sur le pont d'Haccourt, c'est aussi parce que la liaison Trilogiport vers l'autoroute a repris une part importante depuis Oupeye, Haccourt et l'entre-deux-ponts.

### 7.2.12 Comptages de circulation – P71/P72 (N604 – Rue de Dalhem)

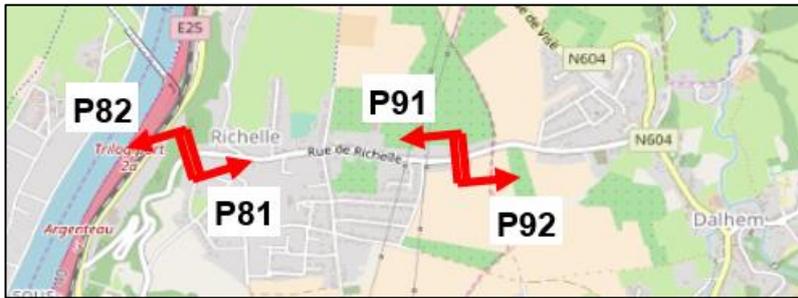


Figure 64. Section Poste 081 – Poste 082 et Poste 091 – Poste 092

Richelle génère **±150 evp/h le matin** entre 7h00 et 08h00:

- 92 % en direction de la vallée
- 8 % en direction de Dalhem
- 82 % provenant de la vallée
- 18 % provenant de Dalhem

Richelle génère en moyenne **±1350 evp/jour**, cela représente **2,7 voyages en véhicule motorisé / habitant / jour**.

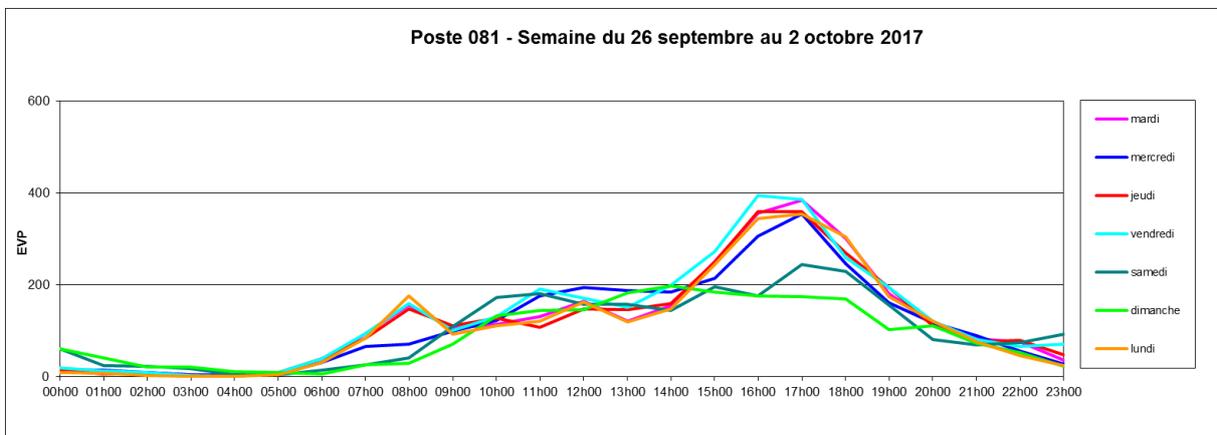


Figure 65. Comptages de circulation Poste 081

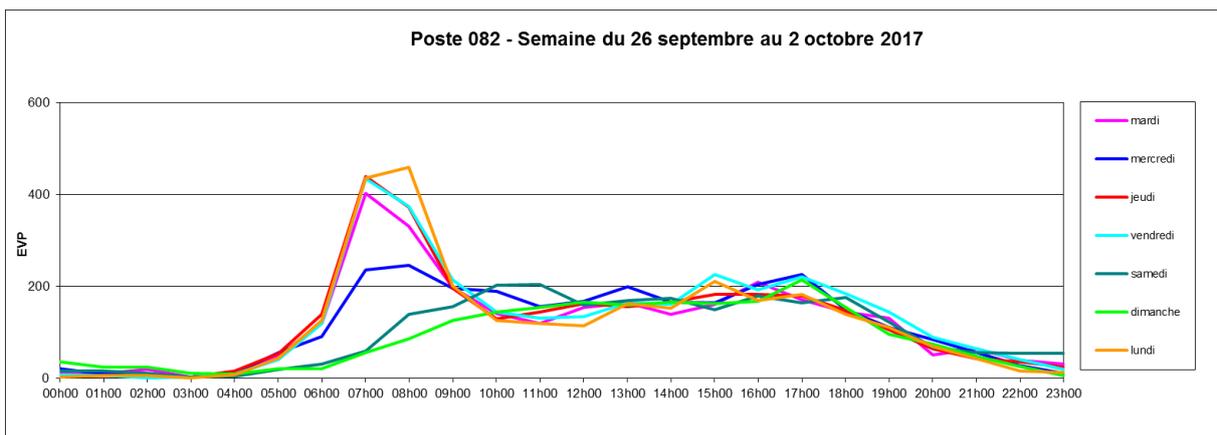


Figure 66. Comptages de circulation Poste 082

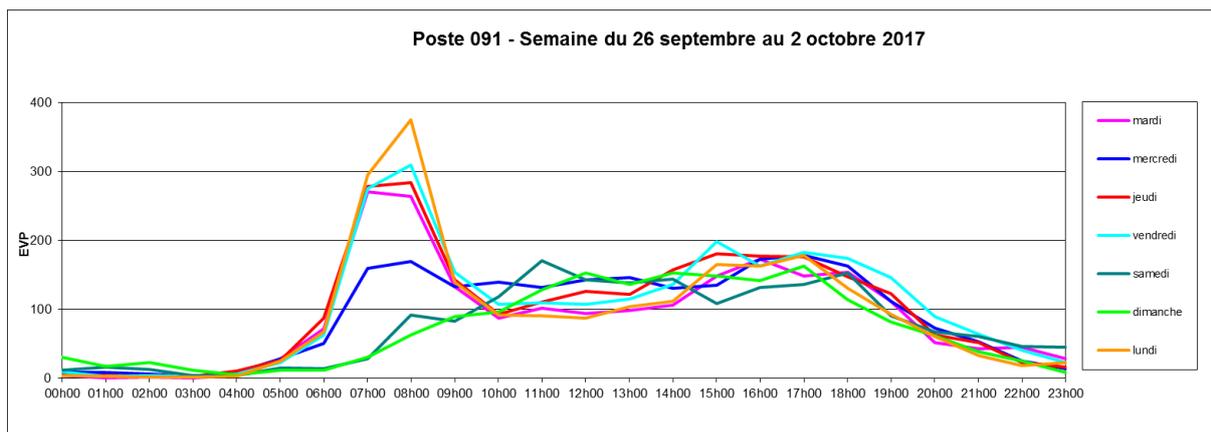


Figure 67. Comptages de circulation Poste 091

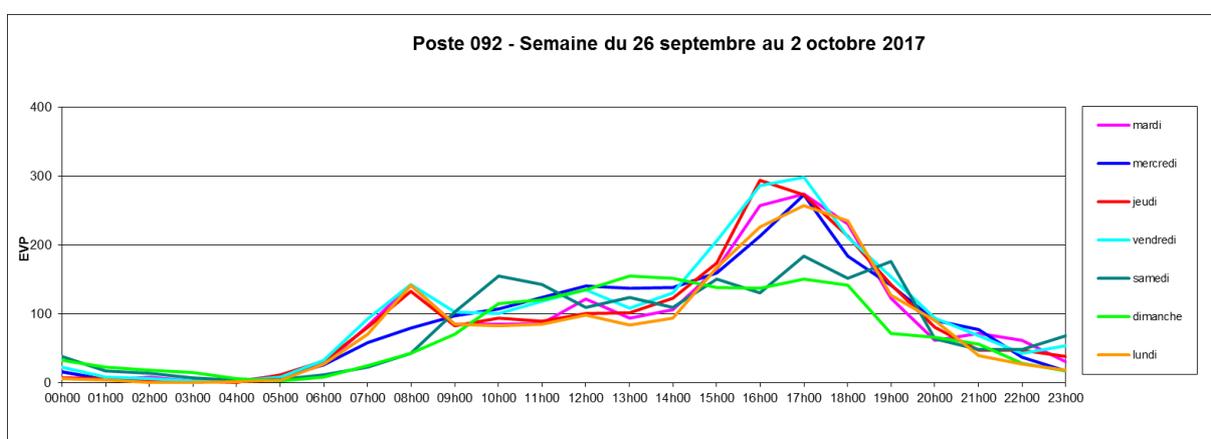


Figure 68. Comptages de circulation Poste 092

## 7.3 Sécurité routière

### 7.3.1 Évolution du nombre d'accidents

Le nombre d'accidents reste stable, mais le nombre de blessés/tués est en forte hausse en 2016.

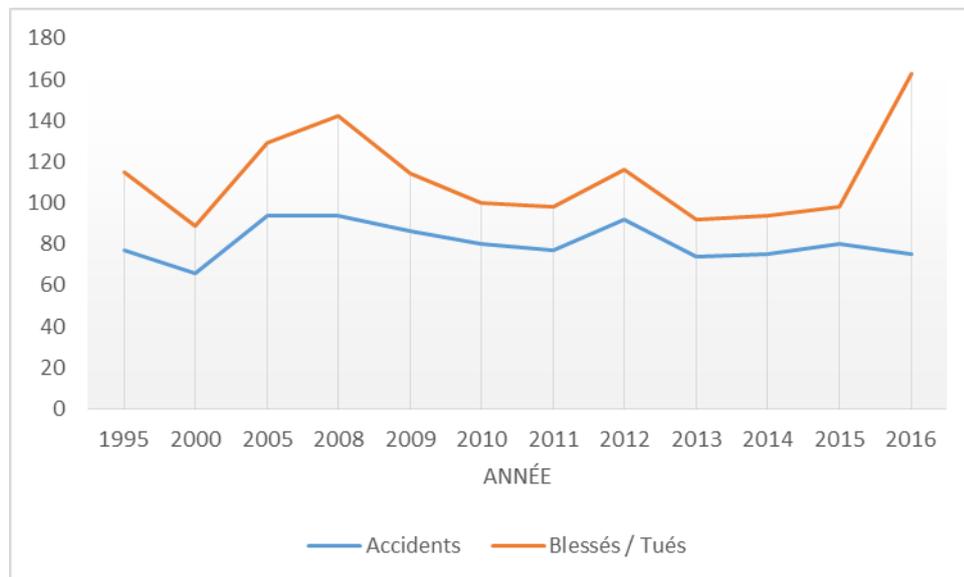


Figure 69. Évolution du nombre d'accidents de la circulation routière avec lésions corporelles en Belgique faisant l'objet d'un procès-verbal de la police (Source: IWEPS)

### 7.3.1.1 IDENTIFICATION DES ZONES À RISQUE

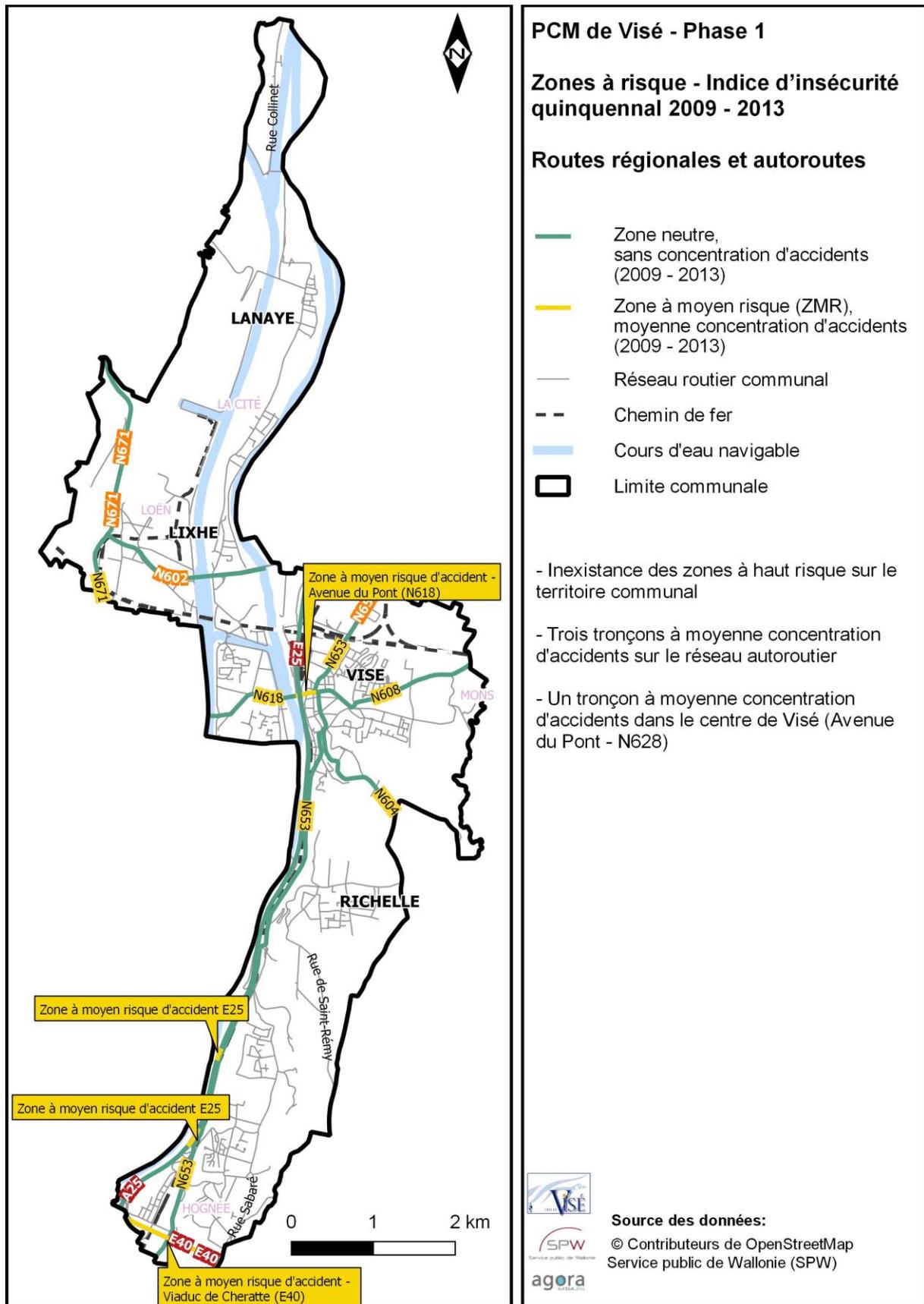


Figure 70. Zones à risque – Indice d'insécurité quinquennal 2009 - 2013

## 7.4 Stationnement

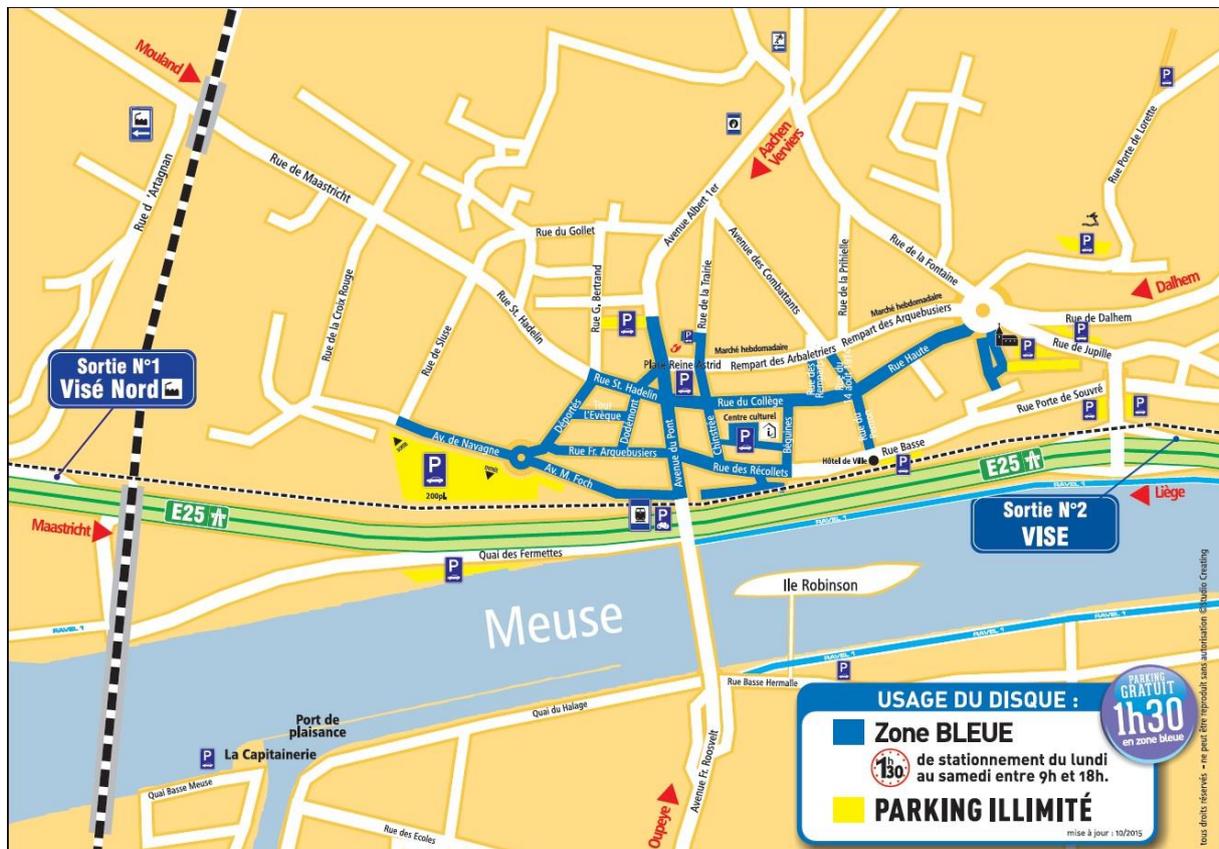


Figure 71. Plan de stationnement de Visé (Source : <http://www.visé.be/zone-bleue/zone-bleue-liste-des-rues>)

Le stationnement est limité à 1h30 à l'intérieur de la zone bleue et illimité autour du centre. Le parking est à durée illimitée à proximité du centre-ville (gare, piscine...).

### 7.4.1 Enquête de rotation du stationnement

L'enquête de rotation du stationnement a été réalisée dans les principales rues commerçantes du centre-ville et à proximité de la gare (trait orange sur la carte suivante, cf. Figure 72), entre 7h30 et 19h00, chaque demi-heure. Les parkings repris sur la carte ont fait objet d'un relevé d'occupation à quatre moments de la journée (7h30 / 11h30 / 14h30 / 18h00).

Le parking de la Gare et le Parking Place Reine Astrid ont fait objet de l'enquête de rotation et d'occupation.



### 7.4.2 Enquête de rotation : Rue du Collège + Rue Haute

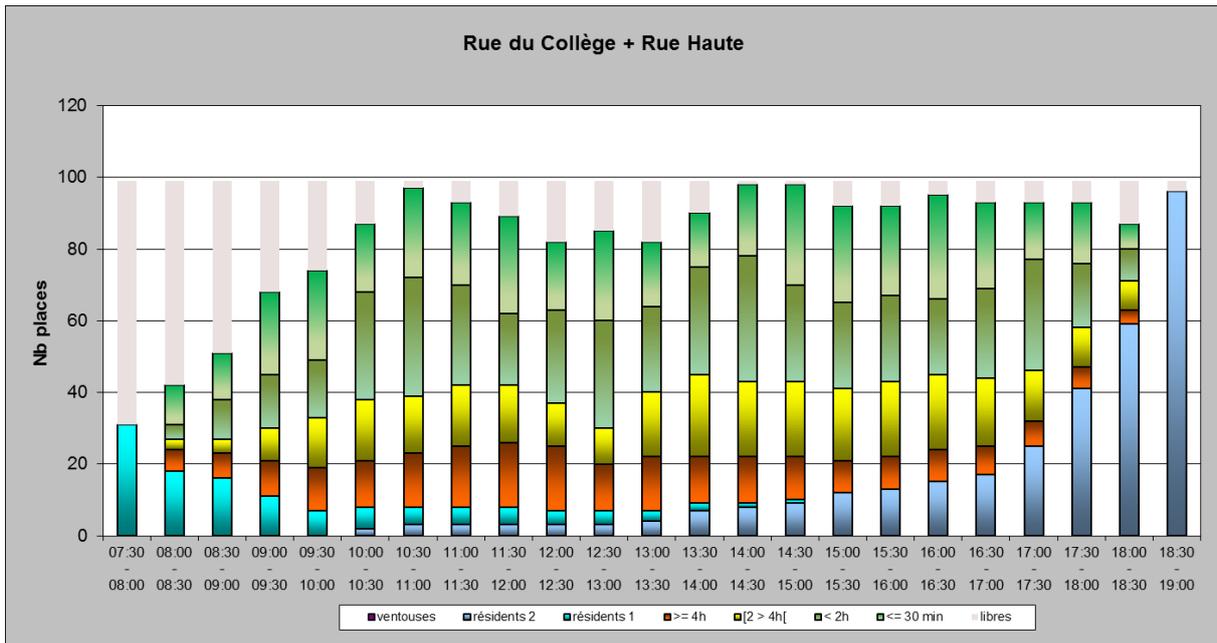


Figure 73. Taux d'occupation Rue du Collège et Rue Haute

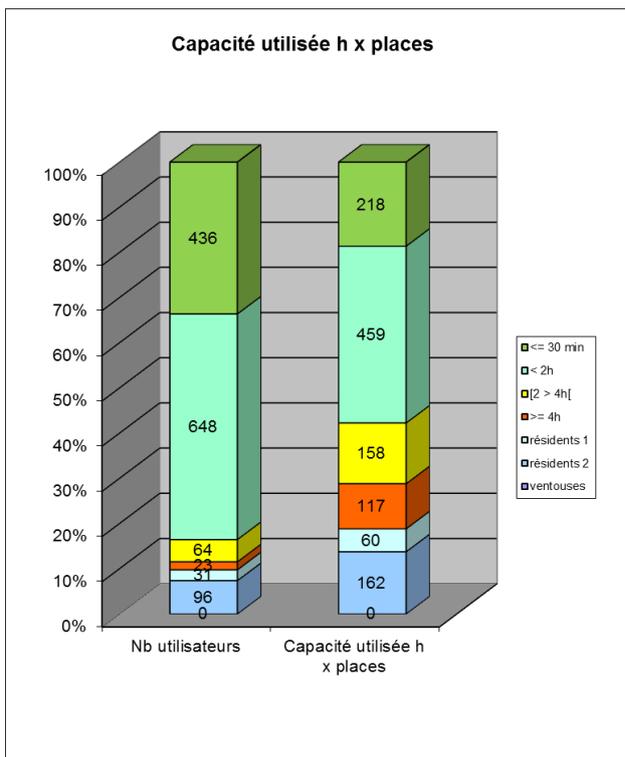


Figure 74. Capacité utilisée : heures x places (Rue du Collège + Rue Haute)

Le taux d'occupation est au-dessus de 90% l'après-midi et entre 10h30 et 11h30.

Les usagers de courte et très courte durée sont majoritaires, mais il y a une partie des usagers qui ne respectent pas la zone bleue, voire changent le disque en cours de journée ( $\pm 10\%$  du total).

Une réduction des usagers de moyenne durée permettrait d'augmenter la rotation du stationnement et par conséquent de libérer des places pour les achats.

L'occupation du stationnement est importante en soirée (60 places de non-résidents, 30 places de résidents) : bars et restaurants sont situés sur la rue et il y a des activités culturelles.

Le stationnement de longue durée (>4h) est presque inexistant au niveau de la rue du Collège et important au niveau de la rue Haute : cela contribue aux dépassements de capacité observés rue Haute.

2 véhicules de chantier occupant 2 places sont restés une bonne partie de la journée.

La demande est plus forte rue haute que sur la rue du Collège, avec des dépassements de capacité à la clé.

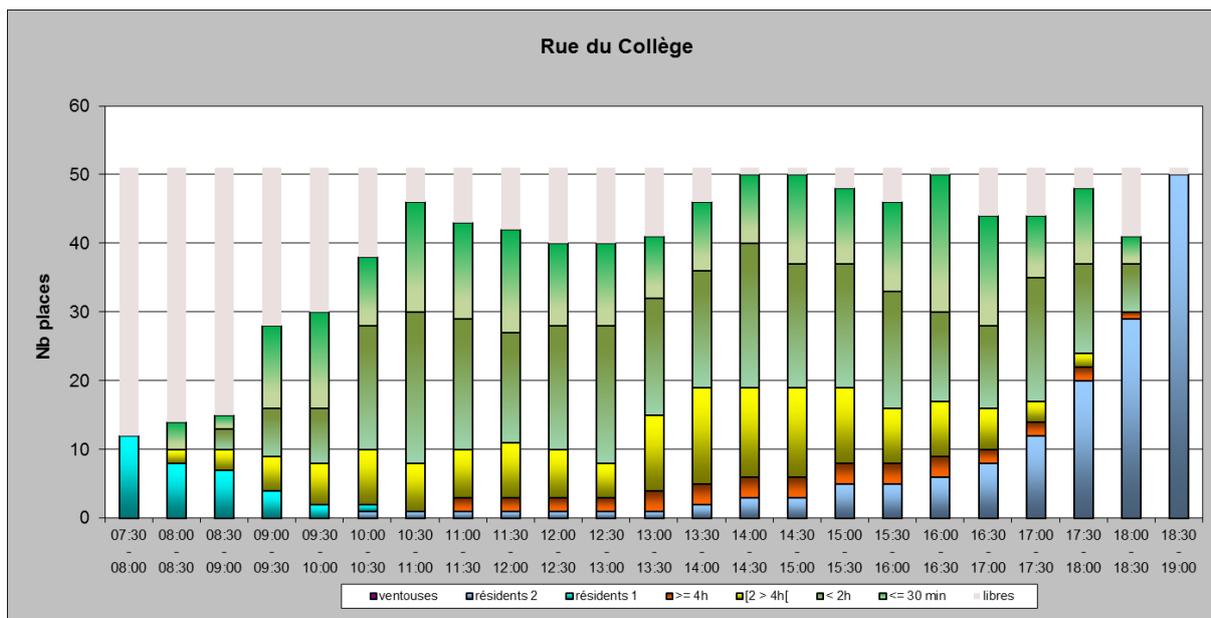


Figure 75. Taux d'occupation Rue du Collège

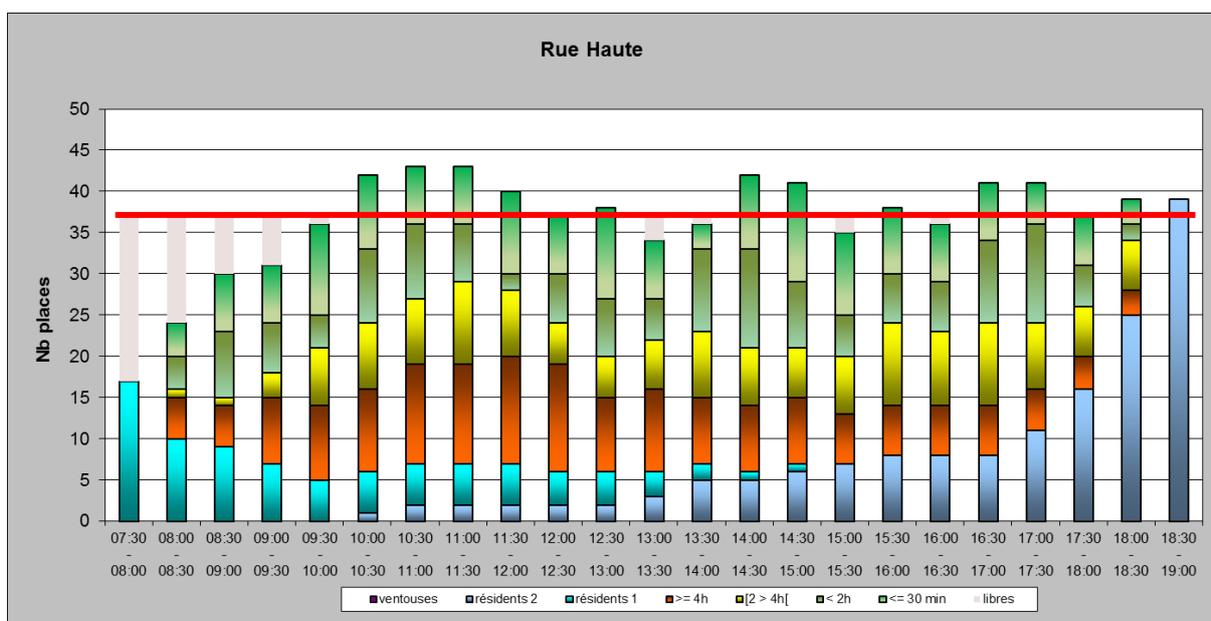


Figure 76. Taux d'occupation Rue Haute

### 7.4.3 Enquête de rotation : Place Reine Astrid

Place Reine Astrid (sur la voirie, en dehors de la place centrale) :

- 11 places dont 1 place PMR
- 1 Place Taxi
- 3 Places Livraison ; seulement 6 places avec disque zone bleue.

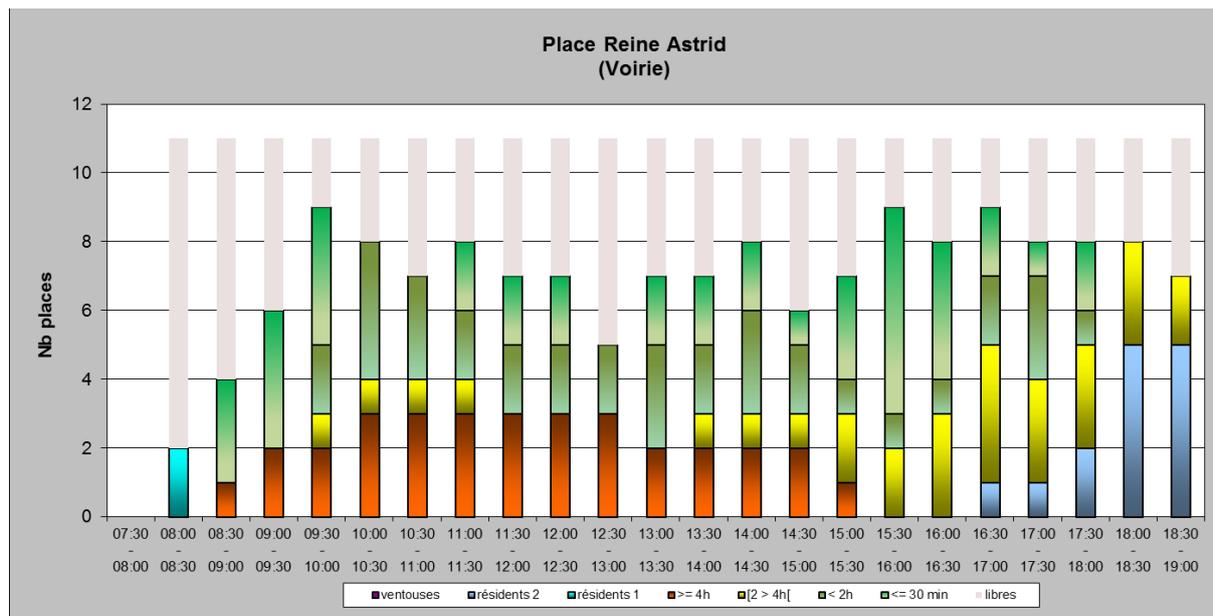
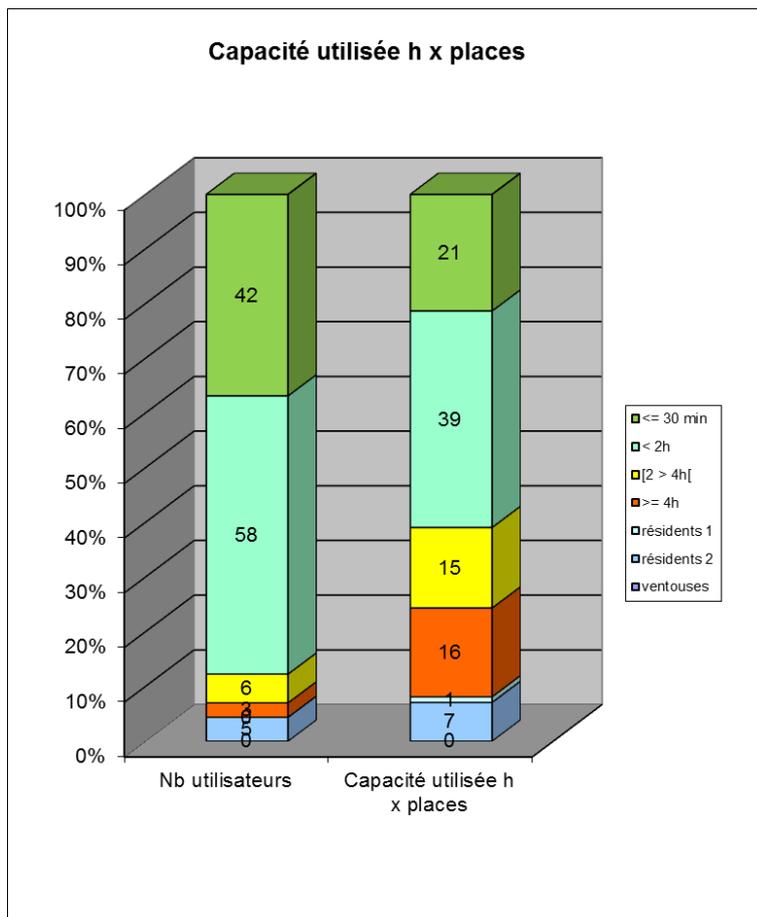


Figure 77. Taux d'occupation Place Reine Astrid (Voirie)

On observe jusqu'à 3 véhicules stationnant une longue durée sur ces quelques places.

Place Reine Astrid (place centrale) :



On observe une très forte pression du stationnement dans ce secteur, avec des dépassements de capacité entre 10h00 et 17h00.

La rotation du stationnement est très bonne : la majorité des usagers correspondent à des usagers de courte et très courte durée.

Le soir le parking est occupé surtout par les clients des petits cafés et restaurants situés à proximité de la place.

Une petite augmentation du stationnement de moyenne durée [2-4h] est visible à l'heure de midi, sans doute dû aux restaurants situés à proximité de la place.

Figure 78. Capacité utilisée : heures x places (Place Reine Astrid)

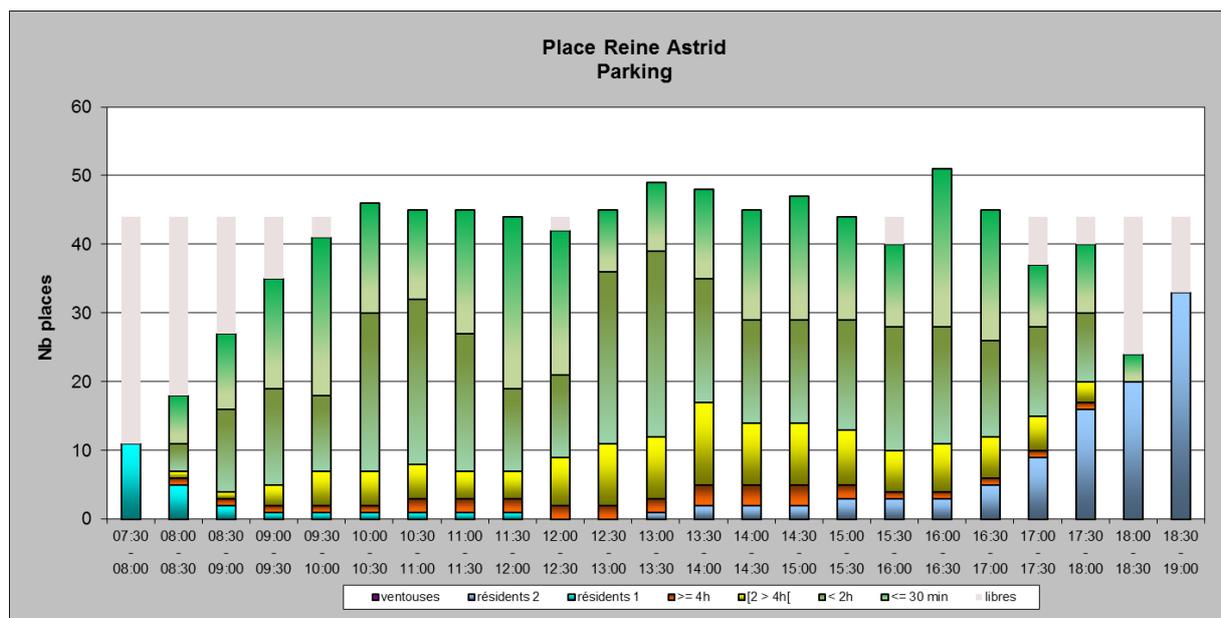


Figure 79. Taux d'occupation Place Reine Astrid (Parking)

### 7.4.4 Enquête de rotation : Av. Albert 1er

Le taux d'occupation est autour de 80 – 90% en journée.

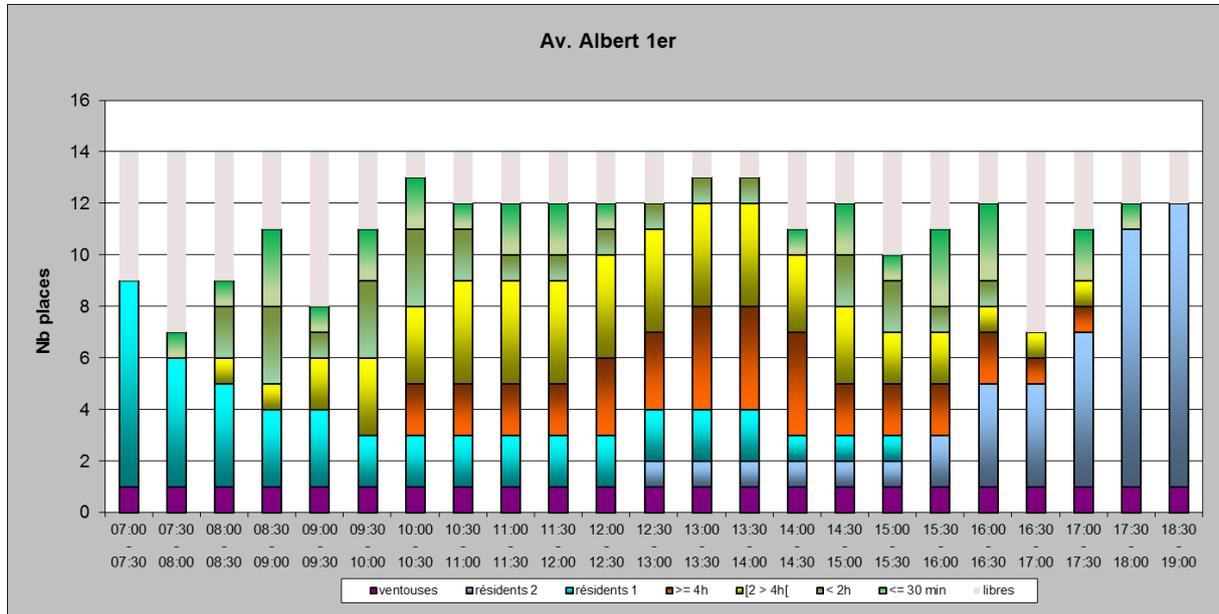


Figure 80. Taux d'occupation Av. Albert 1er

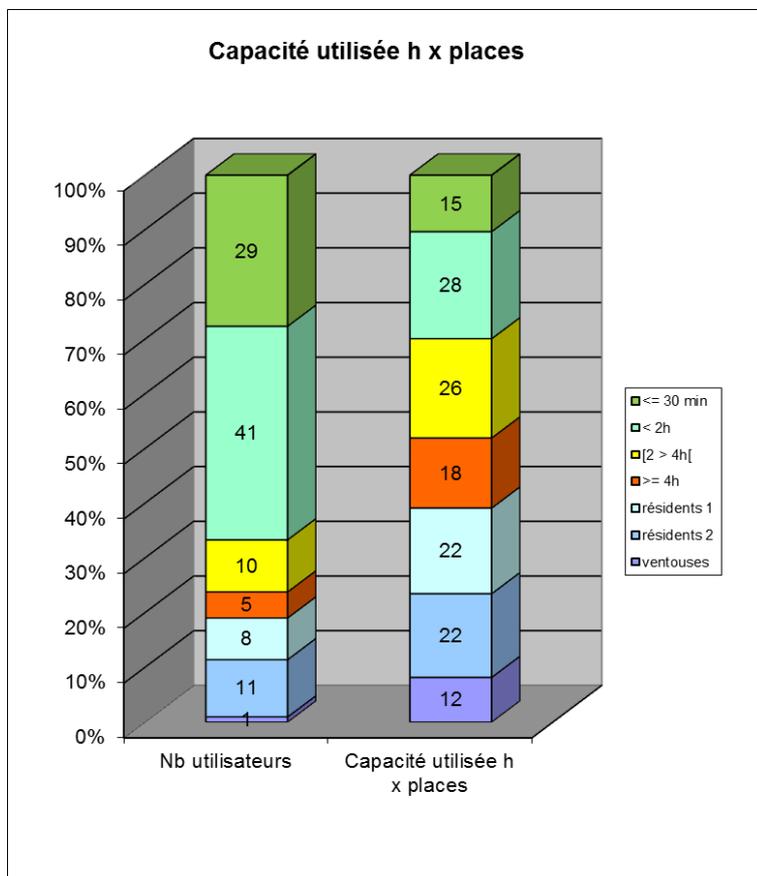


Figure 81. Capacité utilisée : heures x places (Av. Albert 1er)

Le stationnement de moyenne-longue durée est trop important, notamment entre 12h00 et 14h00.

La proximité des restaurants explique en partie ce phénomène mais pas complètement car on ne reste pas 4h et plus à table ...

La zone bleue n'est pas respectée par environ 30 % des usagers.

Les usagers de courte et très courte durée correspondent à 70 % du total, mais consomment seulement 30 % de la capacité.

### 7.4.5 Enquête de rotation : Rue des Récollets

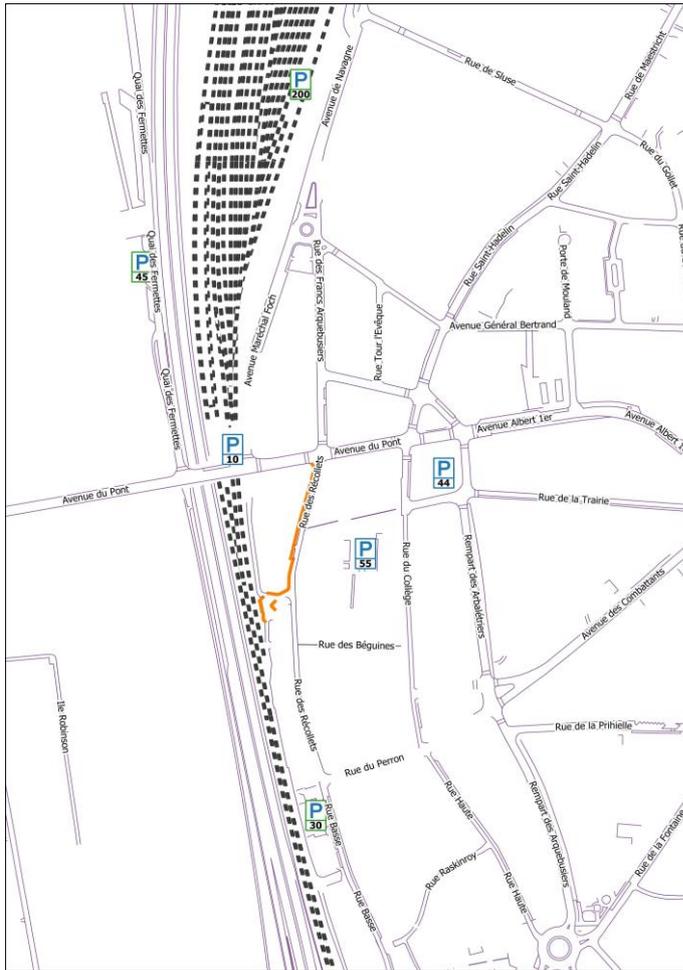


Figure 82. Relevé rue des Récollets (Partie Nord)

Le taux d'occupation varie entre 80 – 90 % au long de la journée. La capacité maximale est atteinte entre 10h30 et 11h00.

Le stationnement riverain est prédominant, mais la proximité des commerces et établissements de restauration apporte des usagers de courte et moyenne durée.

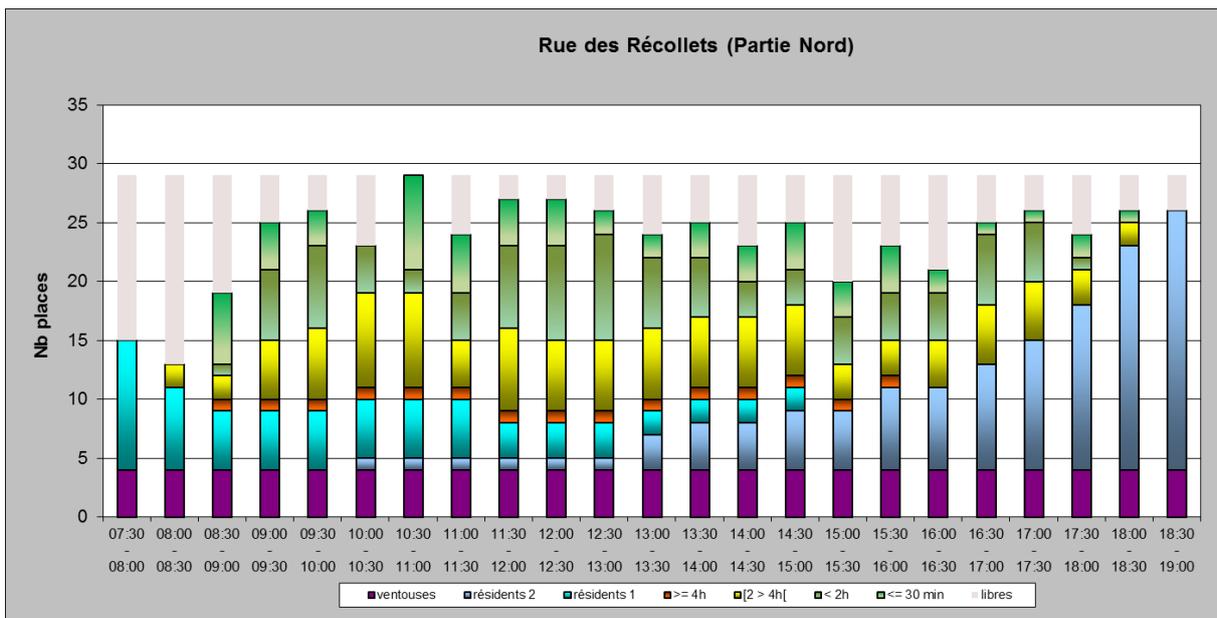


Figure 83. Taux d'occupation Rue des Récollets (Partie Nord)

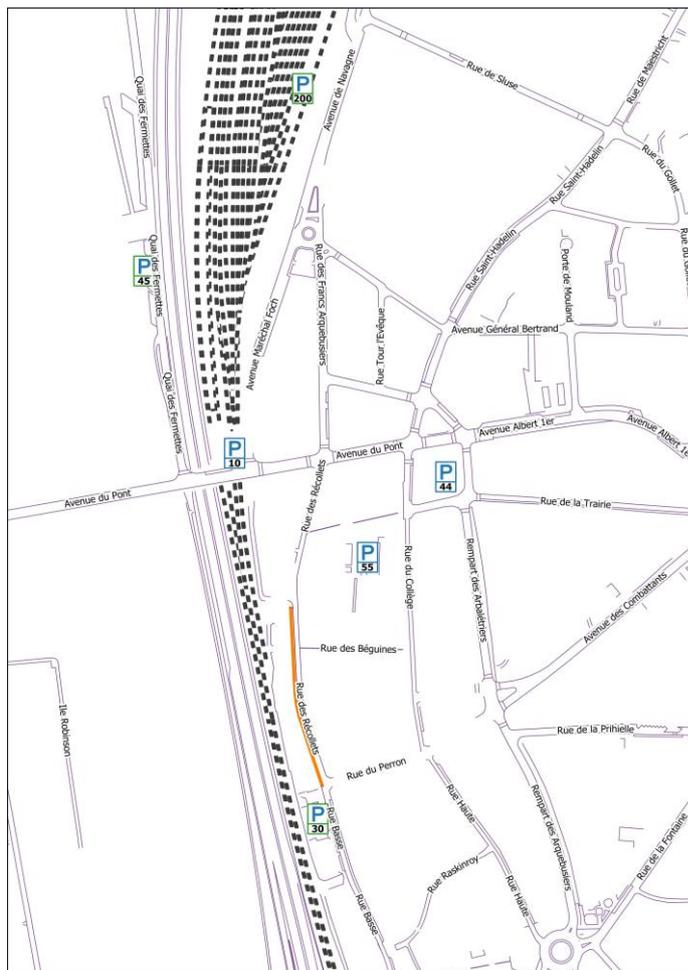


Figure 84. Relevé rue des Récollets (Partie Sud)

On observe une forte pression du stationnement (taux d'occupation autour ou dépassant de 100% toute la journée). Le stationnement sauvage est observé pendant toute la journée.

La part de riverains fort est importante, mais aussi des usagers de longue durée (>4h).

Cela correspond assez bien à la vocation de la rue.

Le stationnement de courte et très courte durée est résiduel.

**Il faut noter que ce secteur n'est pas règlementé !**

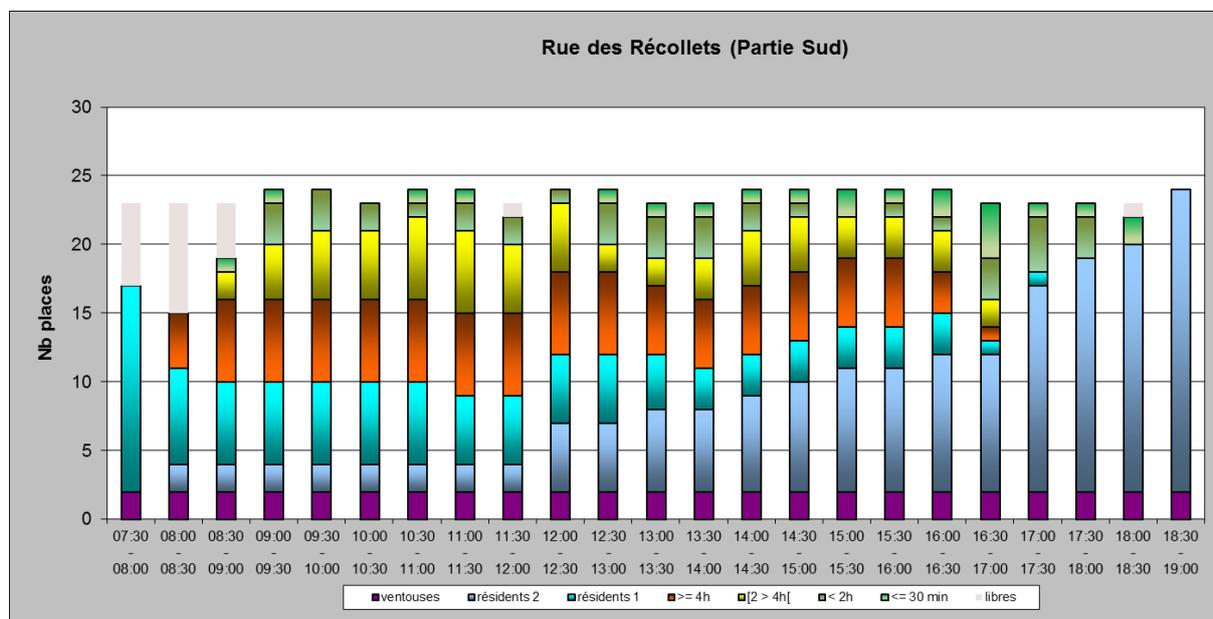


Figure 85. Taux d'occupation Rue des Récollets (Partie Sud)

### 7.4.6 Enquête de rotation : Rues du Perron, Béguines et de la Chinstrée



Figure 86. Relevé Rues du Perron, Béguines et de la Chinstrée

Le stationnement riverain est important mais la proximité des commerces et établissements de restauration apporte des usagers de courte et moyenne durée.

On observe une fluctuation du taux d'occupation le long de la journée, avec des creux en début de matinée et à midi.

L'occupation est importante en soirée : activités extra-scolaires (bibliothèque, centre-culturel) et la restauration.

Il y a deux pics d'utilisation entre 10h00 et 10h30 et entre 15h00 et 15h30.

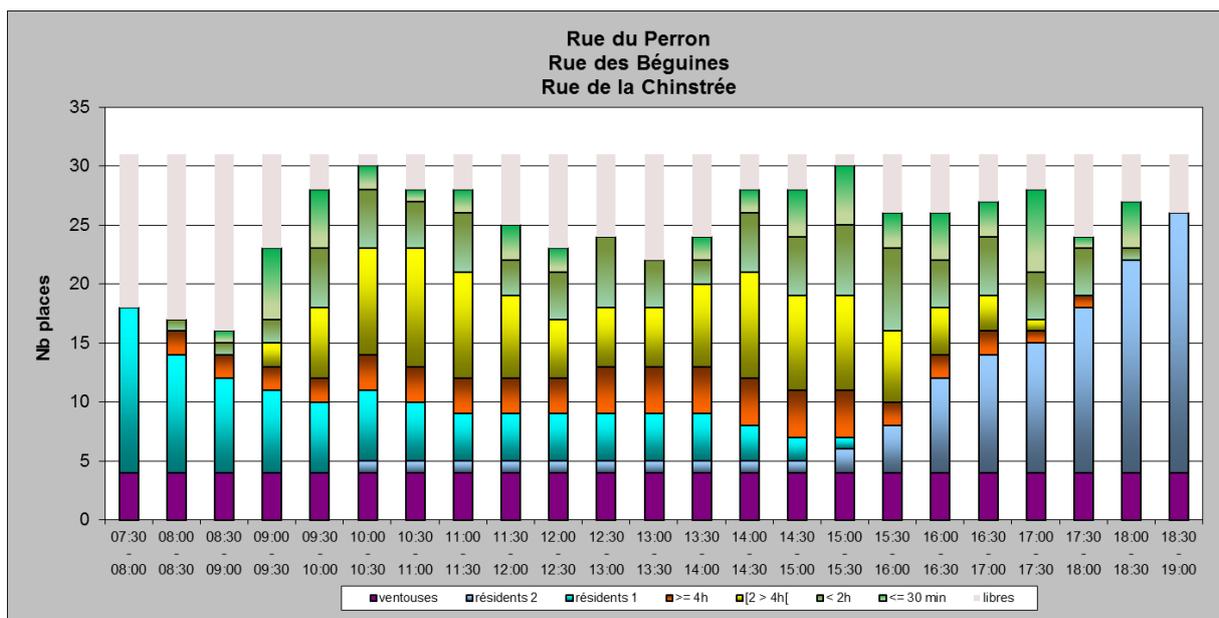


Figure 87. Taux d'occupation Rues du Perron, Béguines et de la Chinstrée

### 7.4.7 Enquête de rotation : Rues des Remparts et du 24 Août 1914



Figure 88. Relevé Rues des Remparts et du 24 Août 1914

On observe un stationnement de moyenne durée très important entre 10h30 et 13h30, la plupart correspondant à une durée de 2h (12/18 usagers de moyenne durée), dû à l'activité commerciale et restauration.

La pointe scolaire du matin est bien visible entre 8h00 et 8h30 (proximité d'une l'école, Athénée Royal de Visé – Maternelle et Primaire).

À l'heure de pointe du soir le stationnement de très courte durée est aussi observable entre 15h00 et 15h30.

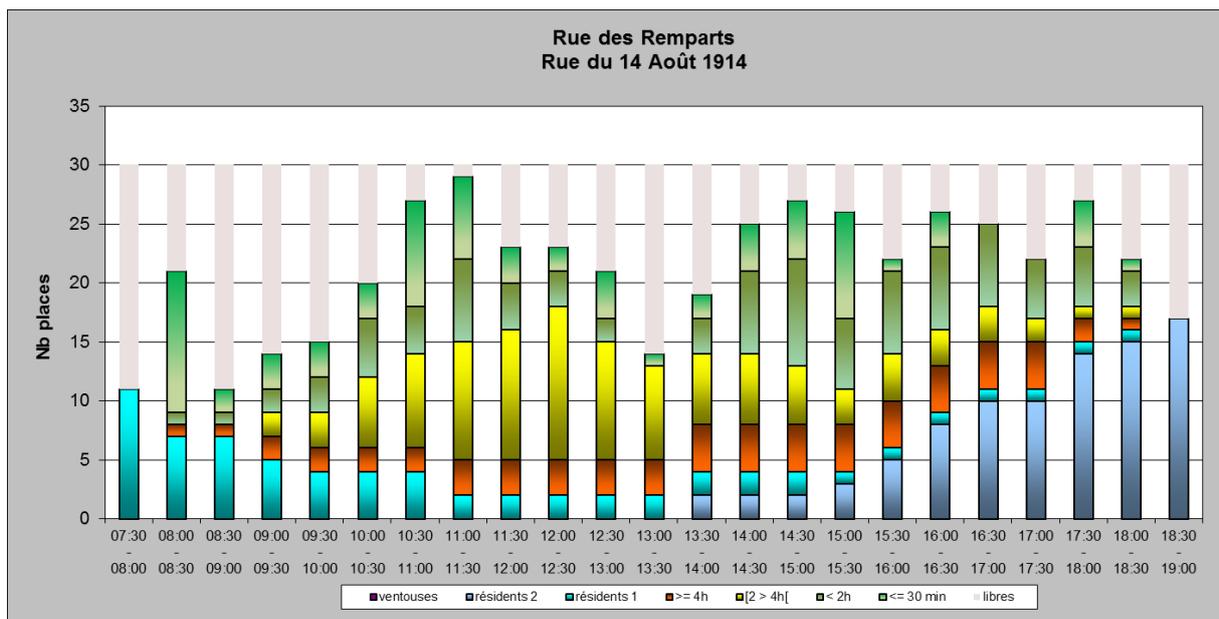
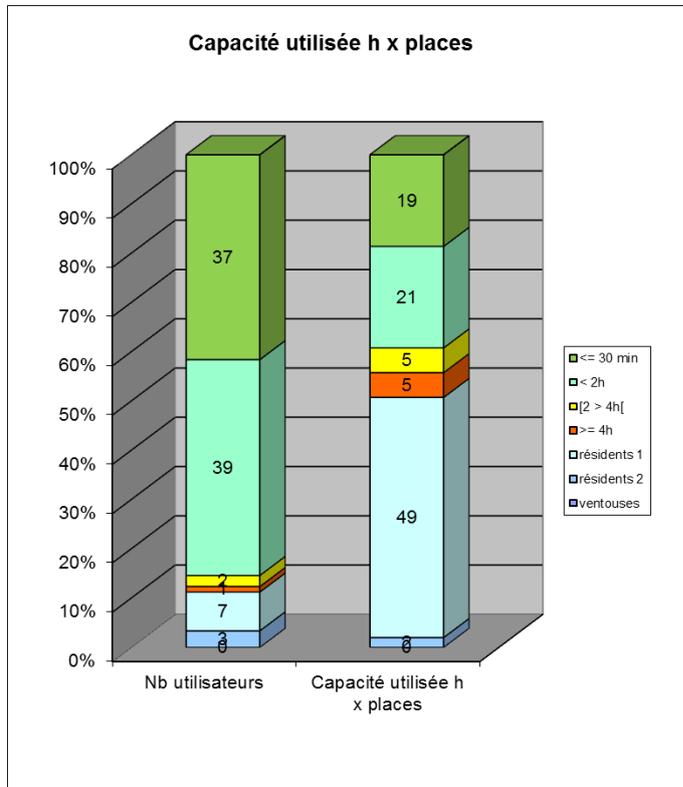


Figure 89. Taux d'occupation Rues des Remparts et du 24 Août 1914

### 7.4.8 Enquête de rotation : Parking de la Gare



Il s'agit d'un profil typique d'un parking de gare, avec beaucoup de véhicules déjà stationnés à l'heure de début du relevé.

90 % des voitures stationnées correspondent à la dépose ou reprise de personnes à la gare (courte-durée), mais consomment seulement 40 % de la capacité utilisée du parking.

Cinq véhicules stationnés tôt le matin et restant quasiment la journée entière consomment une part disproportionnée de la capacité utilisée (48%).

Figure 90. Capacité utilisée : heures x places (Parking de la Gare)

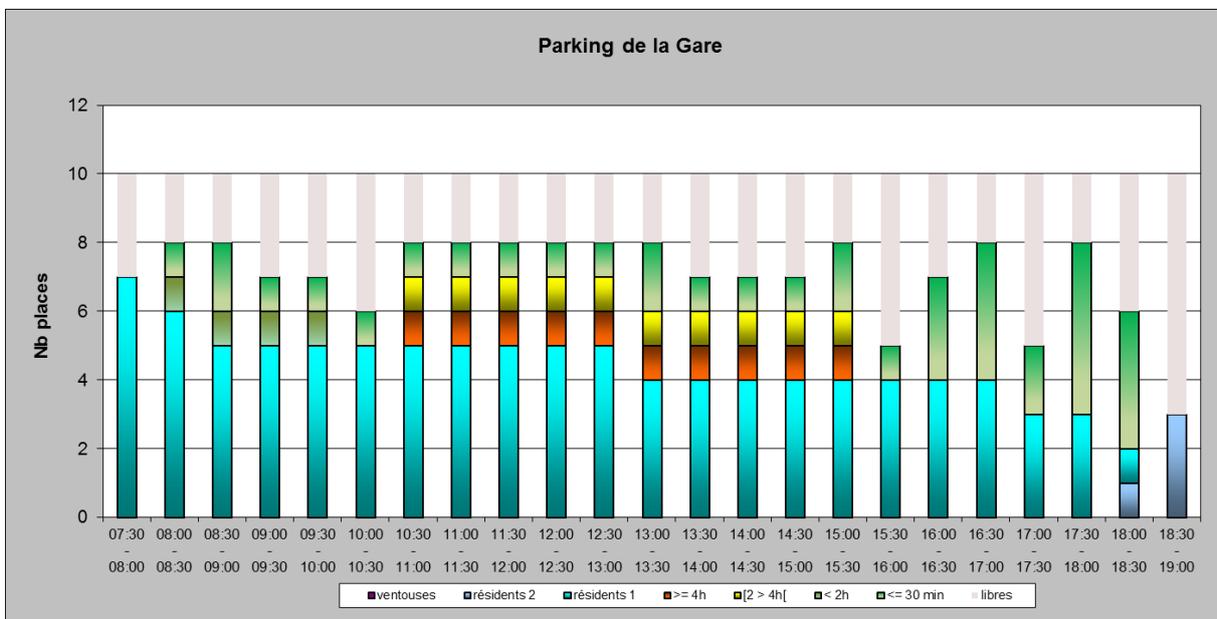


Figure 91. Taux d'occupation parking de la gare

### 7.4.9 Enquête de rotation : Av. Maréchal Foch

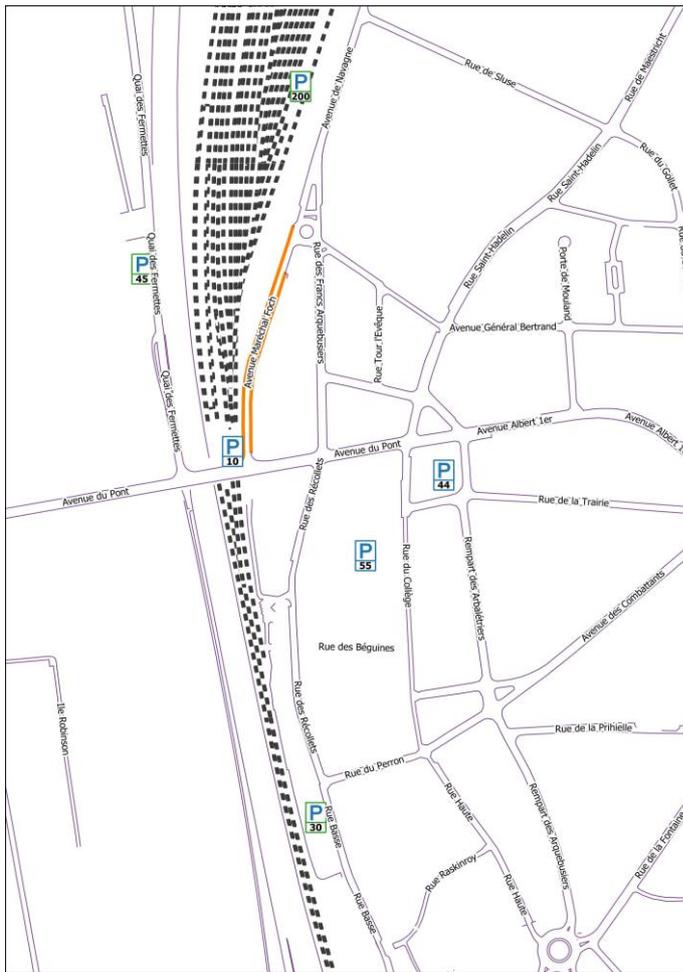


Figure 92. Relevé Av. Maréchal Foch

On observe une faible pression du stationnement pendant toute la journée, sauf à l'heure de pointe scolaire du soir. L'absence de commerces et l'existence d'un parking privé appartenant à la banque peut expliquer en partie la faible demande dans ce secteur.

On observe une pointe entre 14h30 et 16h00, dû à la sortie scolaire (forte augmentation du stationnement de courte et très courte durée).

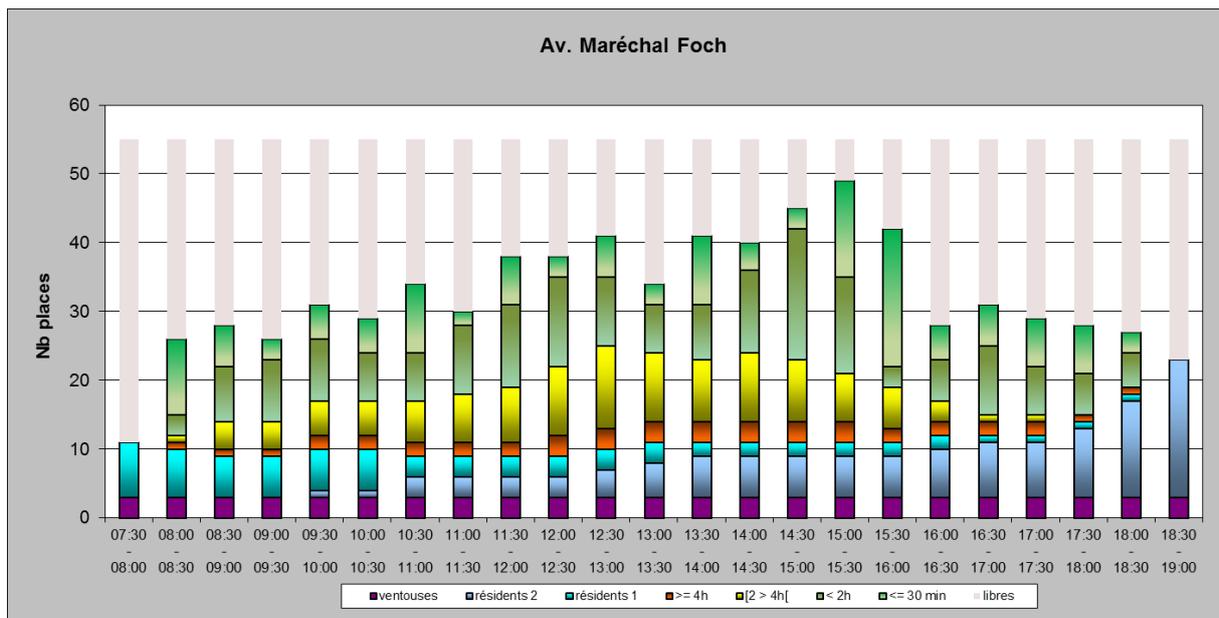


Figure 93. Taux d'occupation Av. Maréchal Foch

### 7.4.10 Enquête de Rotation : Av. Navagne

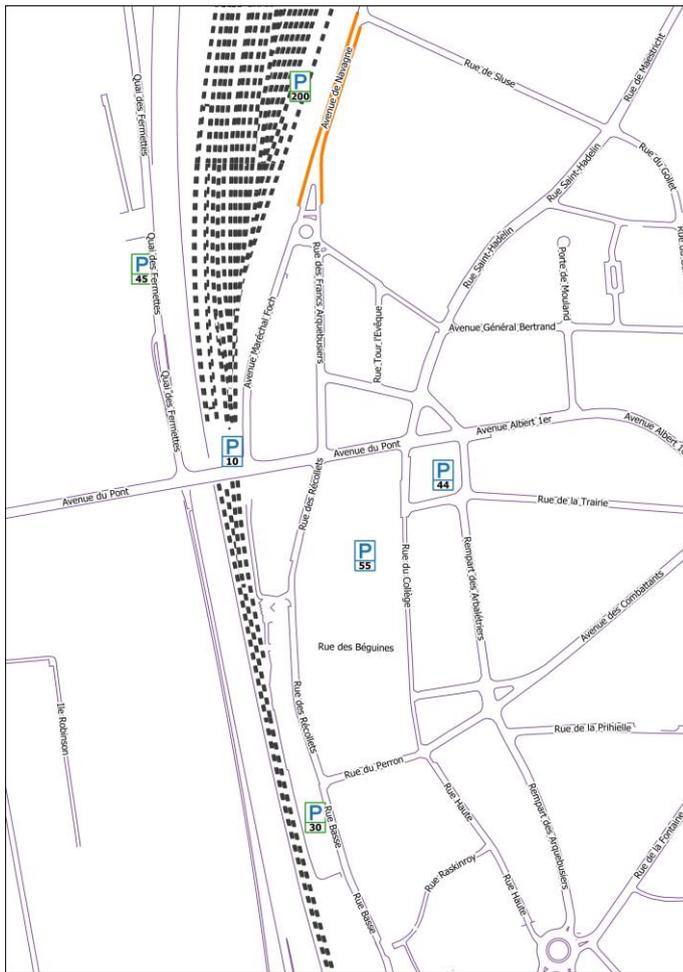


Figure 94. Relevé Av. Navagne

Ce secteur est caractérisé par une faible demande du stationnement en journée et par des pointes prononcées le matin et entre 14h30 et 16h30. À l'heure de pointe du soir le taux d'occupation est de l'ordre de 75 % (stationnement en voirie Avenue Navagne et dans la contre-allée).

Malgré l'existence de places libres de stationnement au niveau de la contre-allée et plus loin dans la rue au niveau du carrefour avec la rue de Sluse, nous remarquons que les automobilistes cherchent à se garer à proximité immédiate de la porte des écoles primaires.

**Entre le rond-point et le début de la zone bleue le taux d'occupation est de 160 % entre 14h30 et 15h00.**

Étant donné les embouteillages à l'heure de pointe scolaire du soir, beaucoup d'automobilistes ne cherchent pas à se garer, faisant embarquer les enfants sur la route.

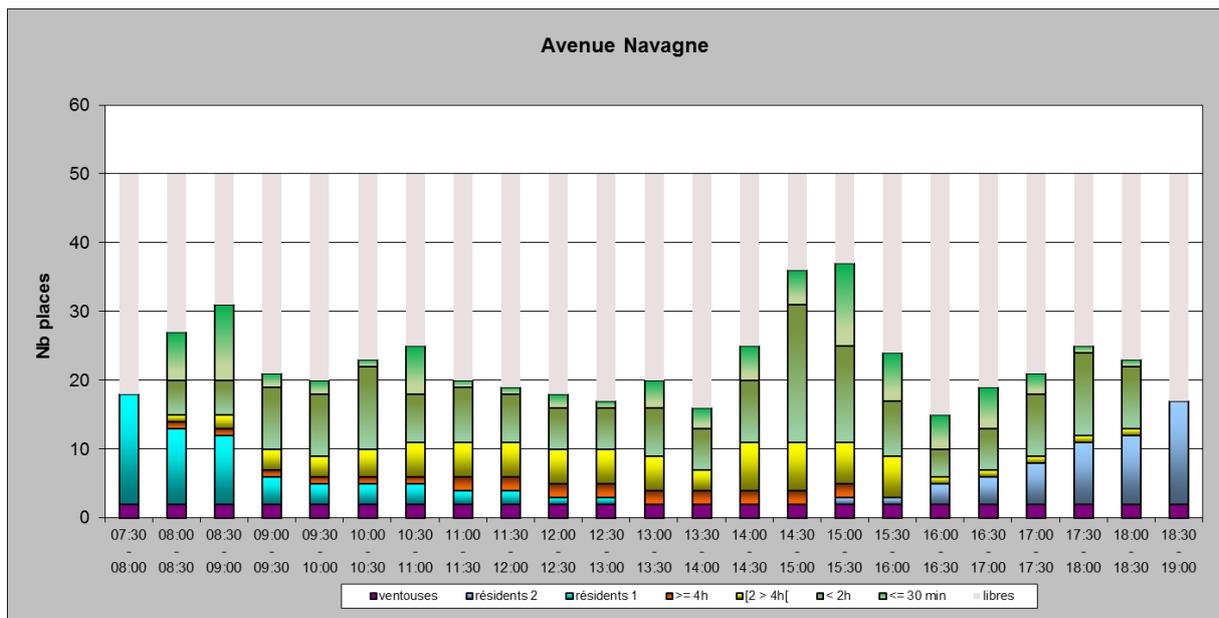


Figure 95. Taux d'occupation Av. Navagne

### 7.4.11 Relevé d'occupation

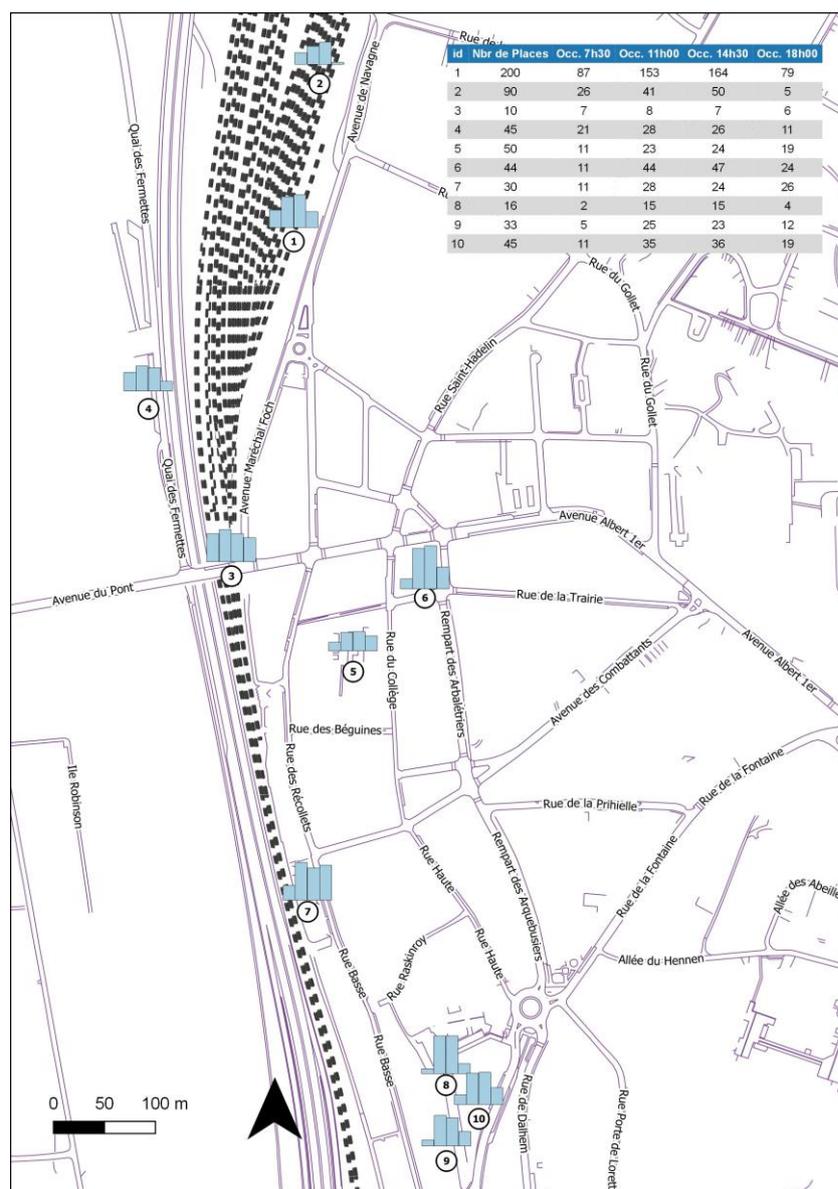


Figure 97. Occupation centre-ville

Seuls les parkings de la place Reine Astrid et le Parking de l'Hôtel de Ville sont proches de la saturation ou dépassent même leur capacité.

Les parkings de la rue de Navagne ont encore une bonne réserve de capacité ainsi que les parkings de la Collégiale.

Le parking du Centre Culturel reste très peu utilisé. De même pour le parking situé quai des Fermettes.

Le nombre de places disponibles dans les parkings périphériques contraste avec la forte demande dans le secteur Place Reine Astrid, rue Haute, rue du Collège et rue des Récollets.

### 7.5 Circulation des poids-lourds

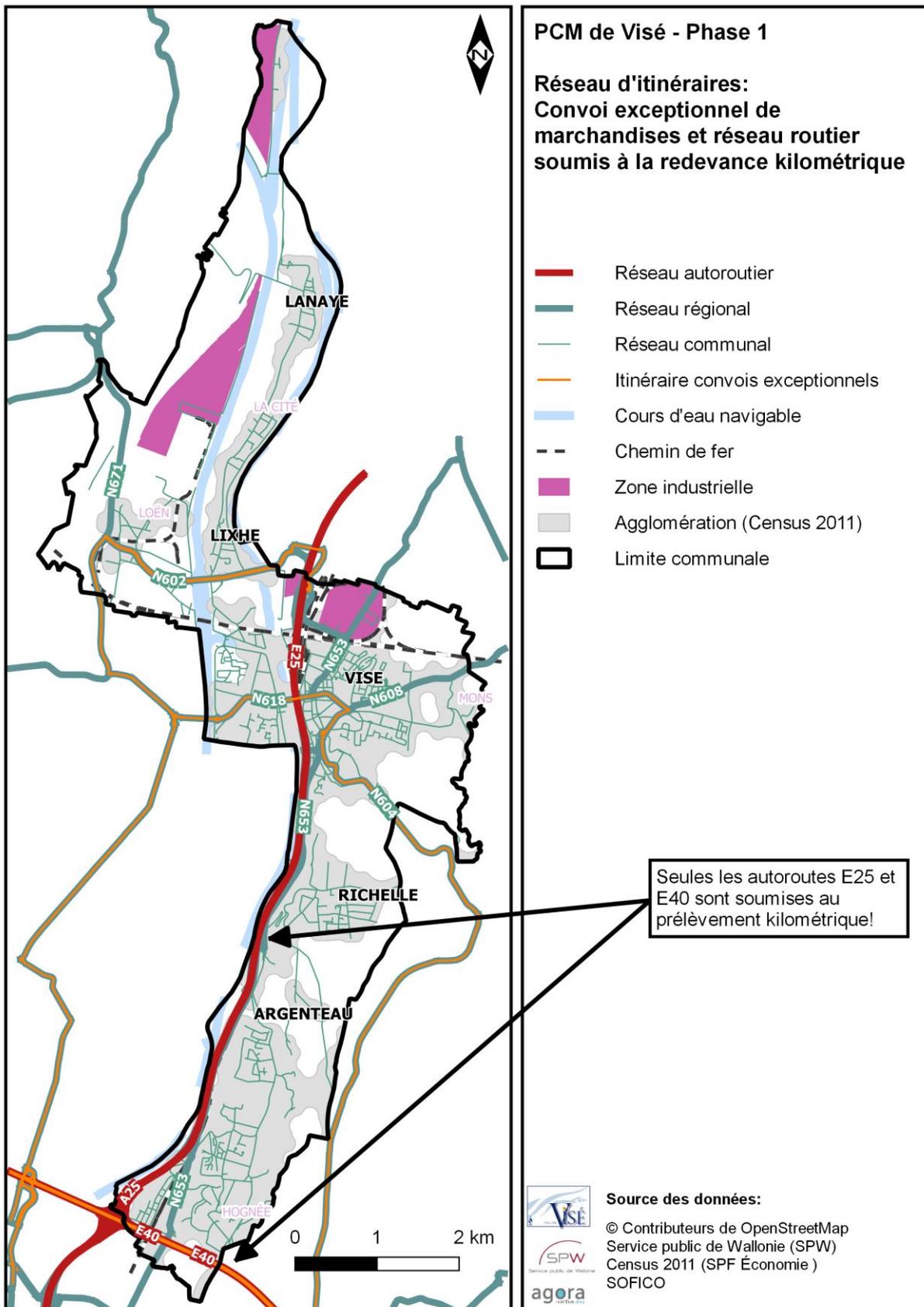


Figure 98. Réseau d'itinéraires: Convois exceptionnel de marchandises et réseau routier soumis à la redevance kilométrique

## 7.6 Conclusions

---

<b>Atouts</b>	<b>Faiblesses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>+ La construction du Trilogiport permet de diminuer le trafic passant par le centre-ville depuis Haccourt et Bassenge</li><li>+ Inexistence des zones à Haut-risque d'accidents dans l'entité</li><li>+ Bonne rotation du stationnement dans le centre-ville commerçant et au niveau du parking place Reine Astrid</li><li>+ Inexistence d'itinéraires-bis poids-lourds</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Trafic important passant par le centre-ville de Visé</li><li>- Flux importants aux heures de pointe scolaire</li><li>- Trafic de transit à Richelle</li><li>- Forte pression du stationnement dans le centre-ville de Visé</li></ul>

## 7.7 Projets de logement

Il est indéniable que les différents projets (relatifs aux logements, à l'économie, aux équipements et espaces publics) en cours d'étude généreront une modification du trafic.

Les principaux projets de logement à l'étude actuellement sont repris ci-après. Le nombre de logements et la densité sont indicatifs et peuvent évoluer en fonction de l'état d'avancement du projet.

Projet	Densité	Logements
Lotissement de la Wade (Visé)	20 – 40 log. / ha	38 log. démolis – création de 105 log.
Lotissement Pléiades (Devant le Pont – Visé)	15 log. / ha	280 log.
Projet de logements - rue de la Résistance (Cheratte-Hauteurs)	15 log. / ha	40 + 15 log.
Revalorisation du site de l'ancien charbonnage du Hasard (Cheratte-Bas)	30 log. / ha	Potentiel 110
Projet « Thomas & Piron », rue de Richelle (Richelle)	?	16 log.
Projet rue de la Carrière (Richelle)	?	?
Projet « Hubo »	-	17 logements + hypermarché de bricolage (50 places de stationnement)

La carte ci-après reprend la localisation des projets listés dans le tableau précédent.

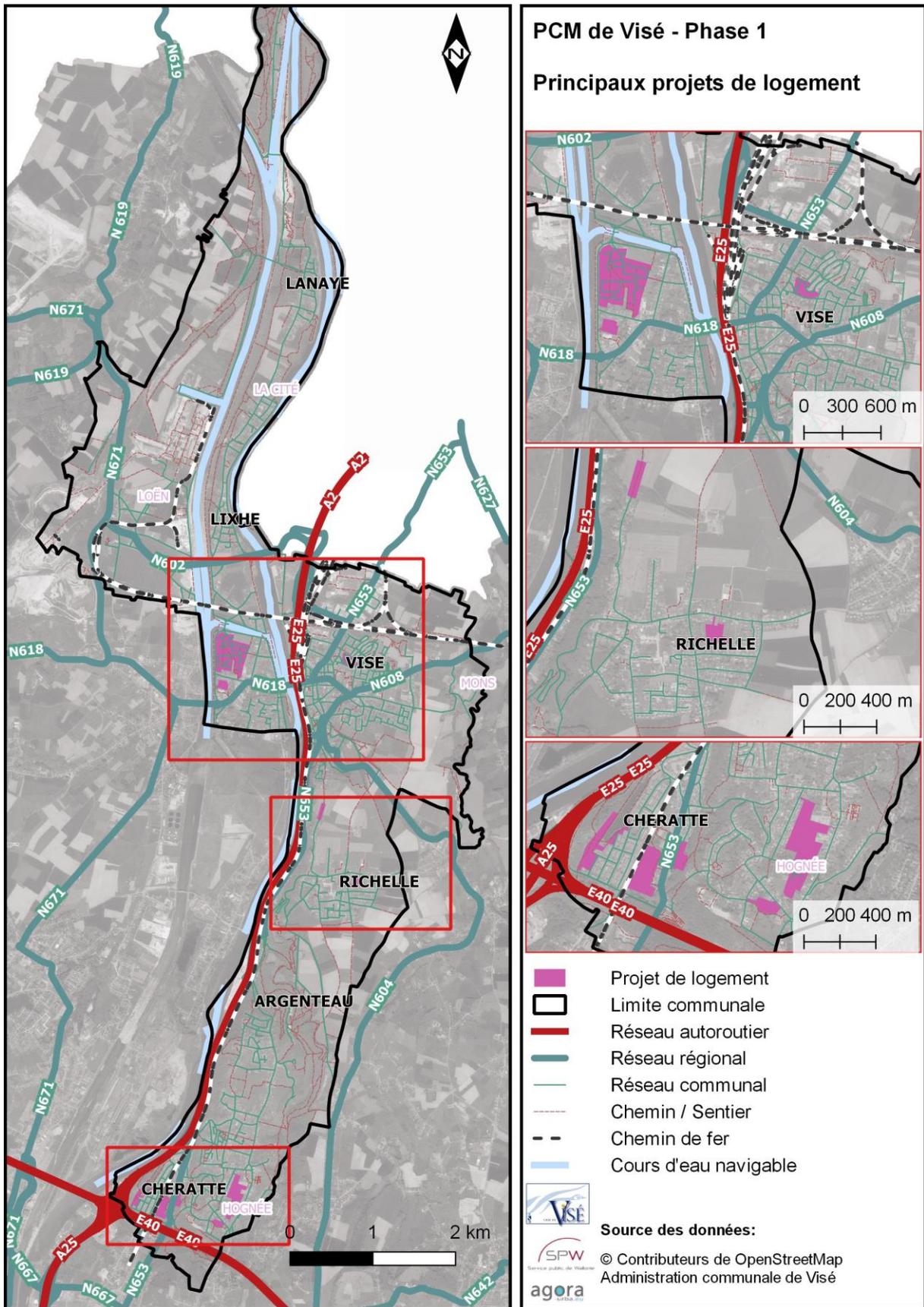


Figure 99. Principaux projets de logement

Tenant compte des zones susceptibles d'être urbanisées ainsi que des demandes effectuées auprès du service d'urbanisme de la commune, d'autres projets pourraient voir le jour dans les années à venir.

Il s'agit dans la plupart des cas des zones urbanisées avec une densité de 15 logements par hectare situées à Cheratte-Hauteurs et Argenteau (Sarolay). Ces projets auront sans doute un impact majeur sur la mobilité, notamment au niveau de l'axe routier *rue Sabaré / rue Michel Beckers / rue Lieutenant Joassart*.

## 7.8 Projets urbains, d'équipements publics et de développement économique

### 7.8.1 Projet Eurogare

L'étude d'orientation du projet Eurogare préconise :

- Le déplacement de la gare vers le nord et l'urbanisation du quartier de la gare
- La création d'un nœud intermodal au droit de la nouvelle gare, avec une zone de débarquement / embarquement étendue pour faire face aux besoins des TEC-SRWT
- L'extension du parc d'activités économiques de Visé
- La création d'une liaison viaire Nord-sud de façon à relier la Gare à l'échangeur n°1 de l'autoroute permettant ainsi de décharger le centre-ville d'une partie du trafic y transitant.
- L'augmentation de la capacité actuelle des parkings automobiles afin de faire face aux besoins de la gare et des fonctions qui vont se développer sur le site du périmètre d'étude
- L'aménagement d'une zone Kiss & Ride

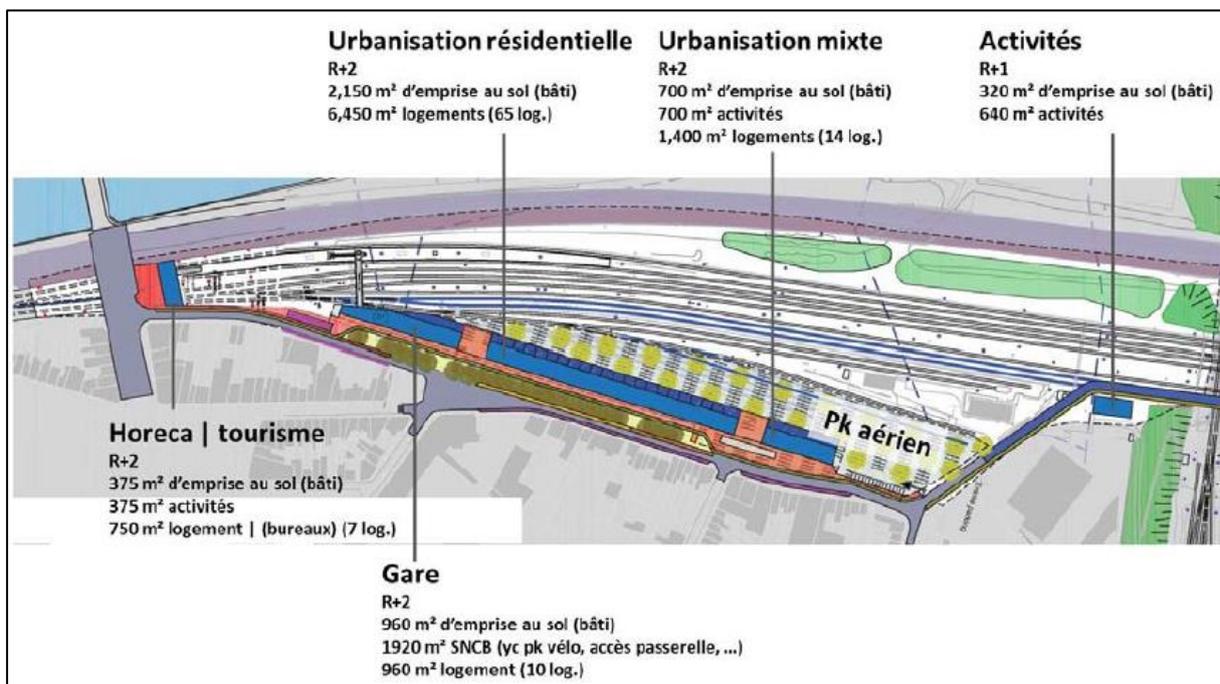


Figure 100. Répartition fonctionnelle Zone A : principes (Eurogare 2016).

Source : Aménagement du site de la Gare de Visé et de ses alentours – Étude d'orientation, Rapport provisoire, Avril 2016, SNCB Stations.

### 7.8.2 Réouverture de la gare de Cheratte

La réouverture de la gare de Cheratte est préconisée à l'étude potentiel et de faisabilité d'une offre ferroviaire urbaine dans les agglomérations de Liège. La réouverture de la gare impliquerait la construction d'une passerelle et le réaménagement d'environ 200 m de quais. La gare serait desservie à la raison de 2 trains omnibus / h.

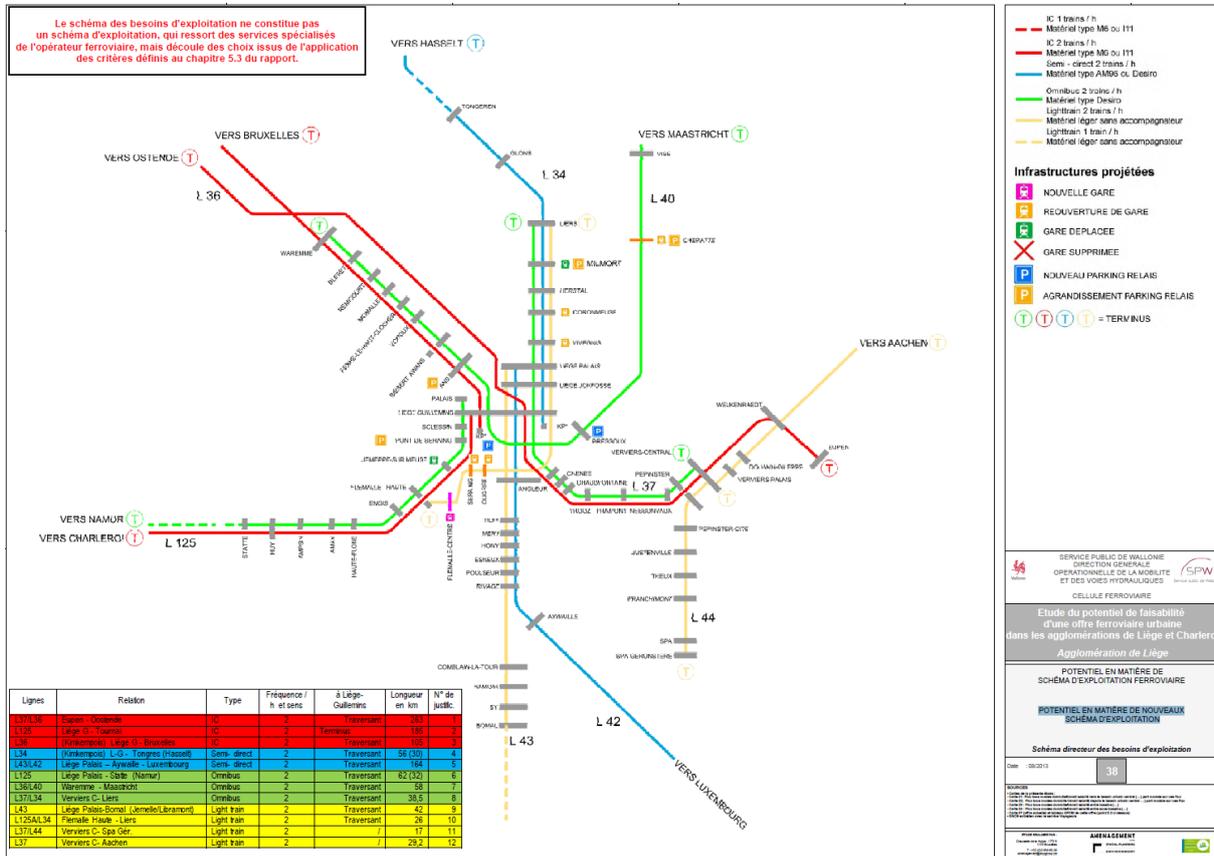


Figure 101. Potentiel en matière de nouveau schéma d'exploitation.

(Source : Évaluation du potentiel du réseau ferroviaire et scénarios de redéploiement agglomération liégeoise, SPW – Département de la stratégie de la mobilité – Cellule Ferroviaire, Octobre 2013)

### 7.8.3 Revalorisation du site de l'ancien Charbonnage à Cheratte-Bas

Ce projet porte sur une revalorisation du site de l'ancien charbonnage du Hasard, à Cheratte Bas

Le schéma d'aménagement prévoit :

- La restauration des bâtiments classés ainsi que de la lampisterie pour y installer des services publics et / ou des activités polarisantes ;
- Création d'une zone d'habitat mixte avec des logements unifamiliaux et collectifs, activités économiques, bureaux et services ;
- Le réaménagement du site ainsi que la création d'un parc public urbain et des cheminements piétons permettant d'améliorer le cadre de vie et une liaison douce entre Cheratte Bas et Cheratte Hauteurs ;
- Création d'une nouvelle voirie entre la rue Césaró et la rue de Visé

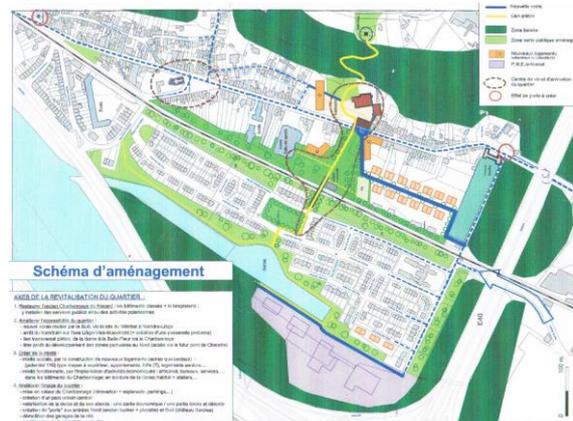


Figure 102. Schéma d'aménagement Cheratte-Bas

### 7.8.4 Réaménagement de la place Reine Astrid et revitalisation urbaine entre l'avenue Albert 1<sup>er</sup> et l'avenue Général Bertrand

Ce projet porte sur la délocalisation du parking en surface place Reine Astrid et la création d'un parking en sous-sol de 142 places (parking Brouha).

Le début des travaux de réaménagement de la place est prévu dès que la construction du parking en sous-sol, qui est en cours à l'heure actuelle, sera terminée.

## 8 Projets d'infrastructures et impacts sur la mobilité

### 8.1 Suppression de passages à niveau à Cheratte

Infrabel prévoit la suppression de deux passages à niveau situés rue du Curé / rue Cesaro et rue Joseph Lhoest / rue Pierre Andrien, à Cheratte et la création des passages sous les voies.



Figure 103. Création d'un nouvel ouvrage comportant un passage routier et un couloir sous voies  
(Source : Infrabel - <https://www.infrabel.be/fr/cheratte>)



Figure 104. Suppression du PN 16 situé rue Joseph Lhoest et la création d'un couloir sous voies et d'une aire de rebroussement  
(Source : Infrabel - <https://www.infrabel.be/fr/cheratte>)

Une enquête publique a déjà eu lieu à Cheratte, mais on ne connaît pas encore le planning de mise en œuvre.

### 8.2 Trilogiport



Figure 105. Trilogiport en 3D  
(Source : <http://www.portdeliege.be/en/trilogiport-3d>)

Implanté à Hermalle sous Argenteau, le Trilogiport est un projet à grand impact socio-économique pour la région.

Le site est accessible depuis l'E25 via un pont et deux rampes d'accès en pente douce. Le trafic provenant du nord ou voulant se diriger au nord (15% selon le RIE), devra effectuer un demi-tour au niveau du pont d'Argenteau.

Pour ce qui concerne le transport de marchandises, le projet a un impact presque négligeable au niveau de la commune de Visé, car l'accès se fait via l'E25.

Pour ce qui concerne les flux automobiles nous anticipons une augmentation du trafic sur le réseau régional et communal de Visé une fois que les entreprises se sont installées étant donné les emplois générés par le site.

L'accès au Trilogiport fournit aussi un élément intéressant de contournement sud pour rejoindre Haccourt et la Clinique Notre-Dame.

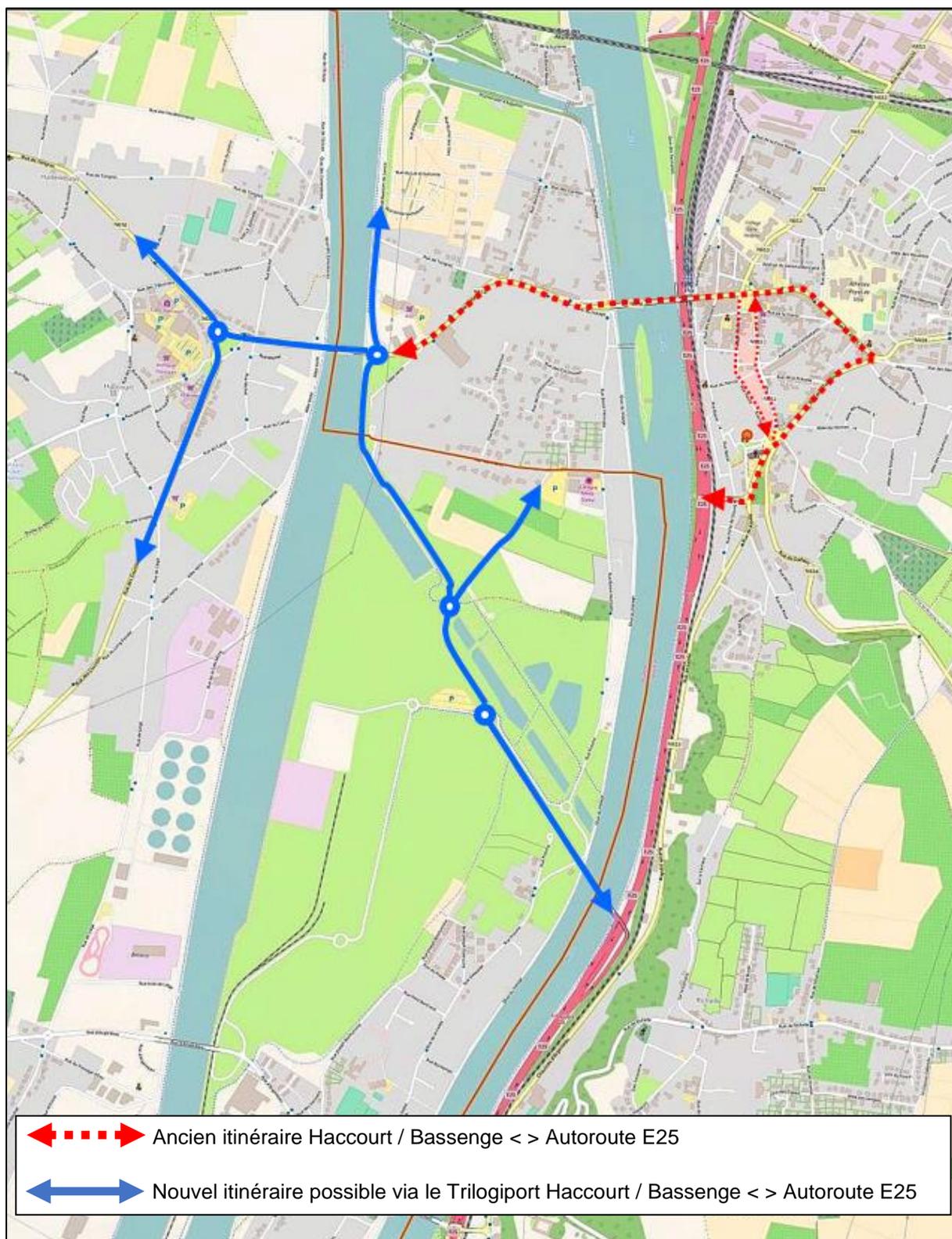


Figure 106.Schéma – Itinéraires routiers Haccourt / Bassenge – autoroute E25

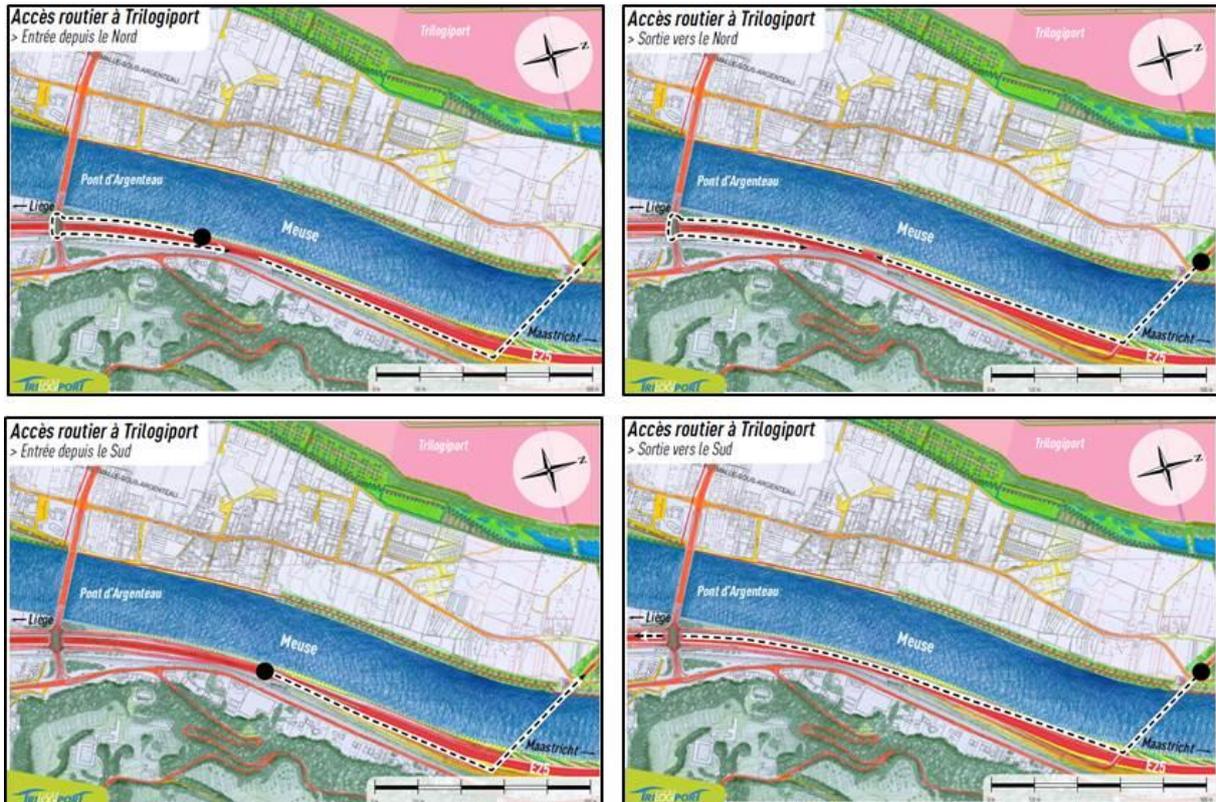


Figure 107. Accès Trilogiport (Source : <http://www.portdeliege.be/en/trilogiport-3d>)

### 8.3 Projet de maillage écologique et reconfiguration territoriale avec suppression du passage à niveau de Mouland et amélioration de l'échangeur Visé Nord

Ce projet, à l'étude par la région flamande, a pour objectif de créer un couloir écologique entre les deux côtés de l'autoroute au niveau du pont existant sur l'autoroute rue de Navagne. Pour cela, il est prévu de créer un nouveau pont au sud du pont actuel, refaire en partie l'échangeur de Visé Nord et de relier l'échangeur directement à la N653, au nord de Visé.

Ce projet représente une opportunité pour la commune de Visé car il offre la possibilité de créer une liaison entre la N608 et l'autoroute sans passer par le centre-ville de Visé. Il resterait environ 1800 m de voirie à créer en région Wallonne et 200 m en région Flamande, sans besoin de construire des nouveaux ouvrages d'art, ce qui constituerait un relativement faible investissement.

Il faut noter que le bureau d'études TRANSITEC préconisait déjà dans le cadre du PICM de la Basse Meuse, en 2003, une liaison entre la N608 et la N653 et plus loin vers l'échangeur Nord de Visé. Les variantes envisagées impliquaient le franchissement du chemin de fer à deux reprises et la construction d'un giratoire au niveau de la rue de Maastricht (N653) et rue d'Artagnan.

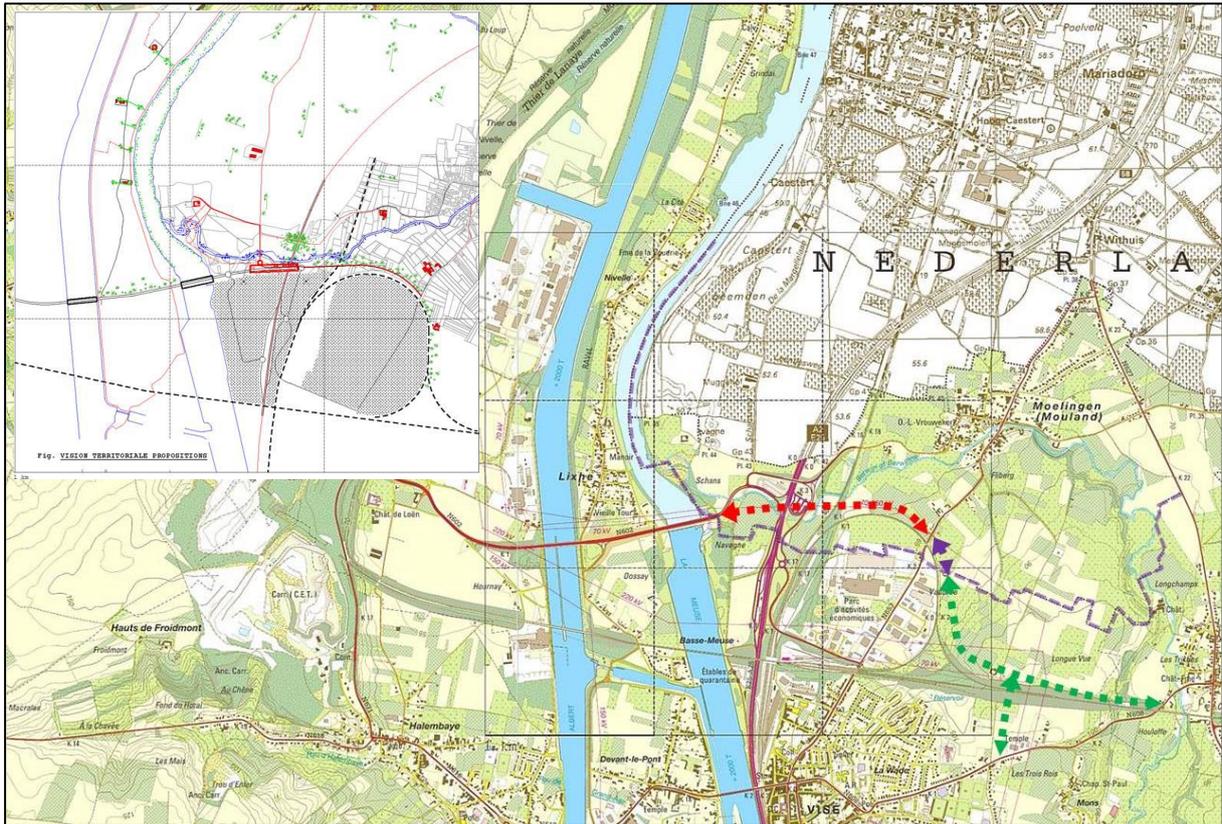


Figure 108. Projet de maillage écologique et reconfiguration territoriale avec suppression du PN de Mouland et amélioration de l'échangeur de Visé Nord

Plan communal de Mobilité de la Basse Meuse  
Phase 3.1 : Plan des déplacements - A l'échelle de Visé  
**Liaison Berneau - Visé Nord**

Septembre 2002

- 1. Analyse diagnostique
- 2. Définition des variantes
- 3.1 Plan des déplacements**
- 3.2 Modification du tracé
- 3.3 Politique de stationnement
- 3.4 Liaisons mécanisées
- 3.5 Signalisation planimétrique

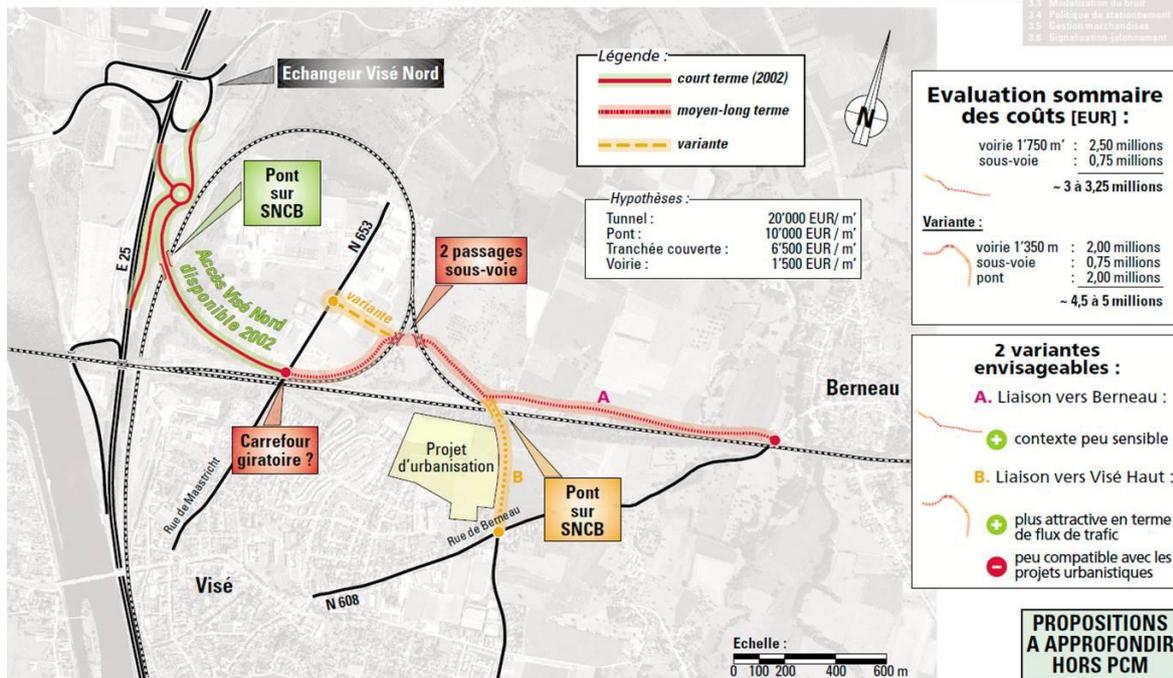


Figure 109. Options accès nord – évolution (Source : PICM de la Basse Meuse, 2003, TRANSITEC)

## 9 Documents d'orientation

### 9.1 Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfer modal : FAST

Il s'agit d'un document qui définit la vision pour la mobilité en Wallonie à l'horizon 2030.

Ce document marque comme objectifs principaux sont de garantir l'accessibilité à tous, la réduction du nombre d'accidents de la route et du nombre de d'embouteillages et de 40% les émissions des gaz à effet de serre issues du secteur du transport. Pour attendre cela, le FAST propose un développement de la multimodalité et des objectifs chiffrés en termes de transfert modal pour le transport de personnes et marchandises.

Tableau 13. Transfert modal pour le transport de personnes (Vision FAST)

Mode de déplacement	2017	2030
Marche	3%	5%
Vélo	1%	5%
Bus	4%	10%
Train	9%	15%
Voiture	83%	60%
Partage Voiture	1,3 de charge moyenne	1,8 de charge Moyenne

### 9.2 Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège (PUM)

Le PUM porte sur les 24 communes de l'agglomération liégeoise, donc sur la commune de Visé

La synthèse du diagnostic identifie des tendances "d'emballement" de la croissance de l'ensemble des modes de déplacements identifiés dans le cadre du PUM de Liège.

En réponse à cette forte croissance de la demande, les principaux buts du PUM sont :

- de proposer des solutions en termes de développement territorial visant à maîtriser, voire à limiter cette tendance ;
- d'identifier les offres de transport à développer pour répondre aux demandes souhaitées par les autorités régionales et communales.

Les principales mesures inscrites au PUM concernant Visé sont :

- L'ouverture d'une halte SNCB à Cheratte
- La réalisation du contournement nord de Visé (Liaison routière N618 – Zoning Nord)
- Le renforcement des parkings de covoiturage (dont un est prévu à Cheratte et un autre à Visé)

Le PUM a été finalisé en 2010 mais n'a pas été adopté par la Région wallonne.

### 9.3 Schéma de développement territorial pluricommunal de l'arrondissement de Liège

---

*Dans la suite du Plan Urbain de Mobilité, les Bourgmestres de l'arrondissement de Liège, réunis au sein de l'association Liège Métropole, ont confirmé la volonté de disposer d'une vision cohérente, transversale et ambitieuse de l'organisation spatiale de l'arrondissement, sous la forme d'un Schéma de développement territorial pluricommunal.*

*L'objet de la présente réflexion est de mener une étude portant sur une organisation cohérente du territoire de l'arrondissement de Liège. L'objectif est bien de définir une vision territoriale globale, partagée, transversale, ambitieuse, prospective et, néanmoins, réaliste. Le schéma territorial, qui ne s'inscrit dans aucun cadre légal wallon, résulte d'un processus co-construit par les acteurs locaux, à commencer par les bourgmestres, et par le consortium désigné pour la mission.<sup>2</sup>*

Les conséquences qui découlent de ce schéma sur le territoire de Visé se superposent avec d'autres plans et schémas à l'échelle de l'arrondissement, notamment avec le PUM. Nous soulignons les plus importantes :

- Disposer d'une offre ferroviaire du type RER
- Créer des Parkings Relais (Cheratte)

### 9.4 Destination 2040: Schéma de développement territorial de l'Agglomération de Liège & Plan Provincial de Mobilité (Liège Europe Métropole)

---

L'objet est de mener une étude portant sur une **organisation cohérente du territoire de l'arrondissement de Liège**. L'objectif est bien de définir une vision territoriale globale, partagée, transversale, ambitieuse, prospective et, néanmoins, réaliste.

### 9.5 Schéma directeur cyclable de la Wallonie (SDCW)

---

*Le Schéma Directeur Cyclable est l'étude d'un maillage de la Wallonie en itinéraires cyclables de qualité (notamment le RAVeL), reliant des pôles sélectionnés selon des critères bien précis.*

*Son élaboration a été décidée par le Gouvernement wallon en 2007. L'étude de celui-ci s'étant terminée en 2010, le Plan Wallonie cyclable a inscrit cet outil dans la Stratégie cyclable régionale.*

*Seuls les tronçons du Schéma directeur qui offriront de bout en bout le niveau de qualité requis (sécurité, praticabilité, confort, pente, attrait paysager) seront intégrés au Réseau Wallonie cyclable. Ils feront l'objet d'une signalisation directionnelle ad hoc et seront repris dans une cartographie accessible à tout public<sup>3</sup>.*

---

<sup>2</sup> Source : Schéma de développement territorial pluricommunal.

<sup>3</sup> Source : Portail de la Mobilité, SPW

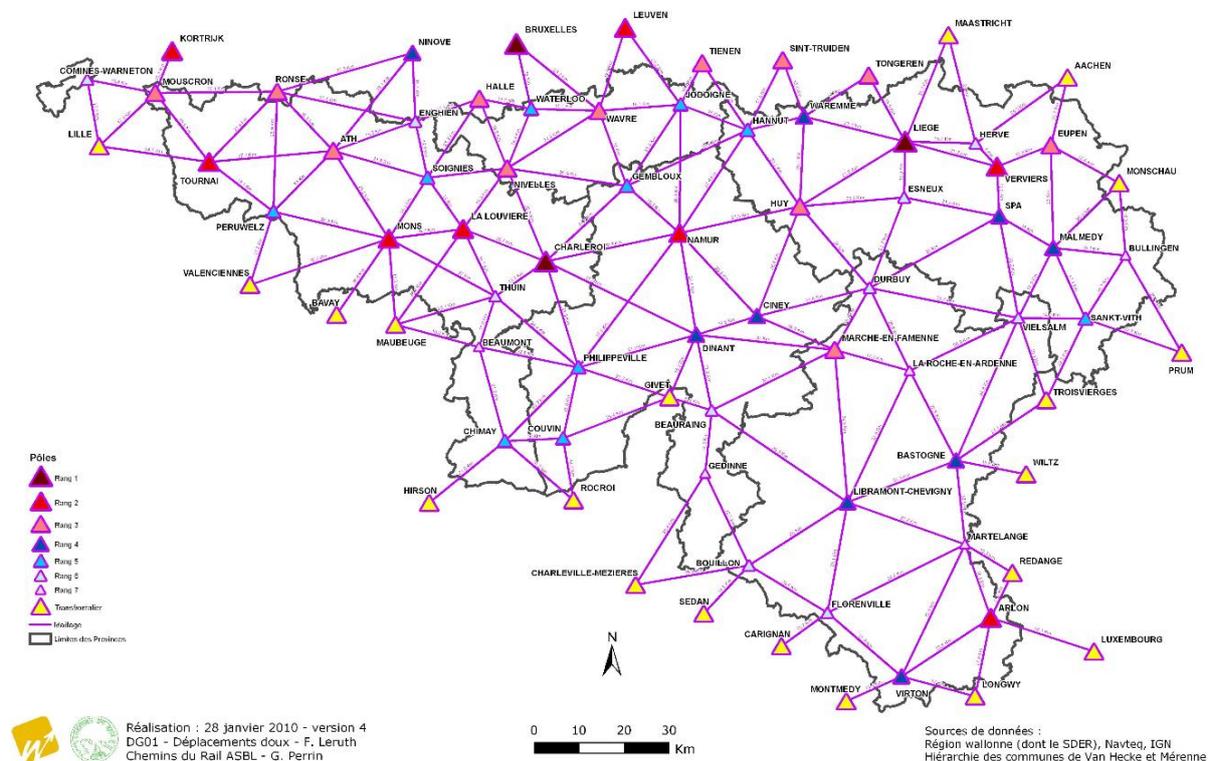


Figure 110. Projet de schéma directeur cyclable pour la Wallonie : pôles et maillage – Groupe de travail inter administratif « mobilité douce », juillet 2017 (Source : SPW)

## 9.6 Schéma directeur cyclable en Province de Liège

Cette étude menée par l'asbl ProVelo à charge du Centre d'Ingénierie Touristique de Wallonie (CITW) consistait à définir un maillage d'itinéraires cyclables touristiques voué à être balisé en points-nœuds. Ce nouveau réseau viendra s'intégrer aux réseaux frontaliers déjà existants en Flandre, aux Pays-Bas et dans les Cantons de l'Est. Les touristes à vélo profiteront ainsi d'un réseau de grande ampleur.

En amont, le potentiel vélo-touristique de l'ensemble du territoire de la Province a été analysé afin de déterminer une zone prioritaire en termes d'investissements pour le tourisme à vélo, Visé en fait partie.

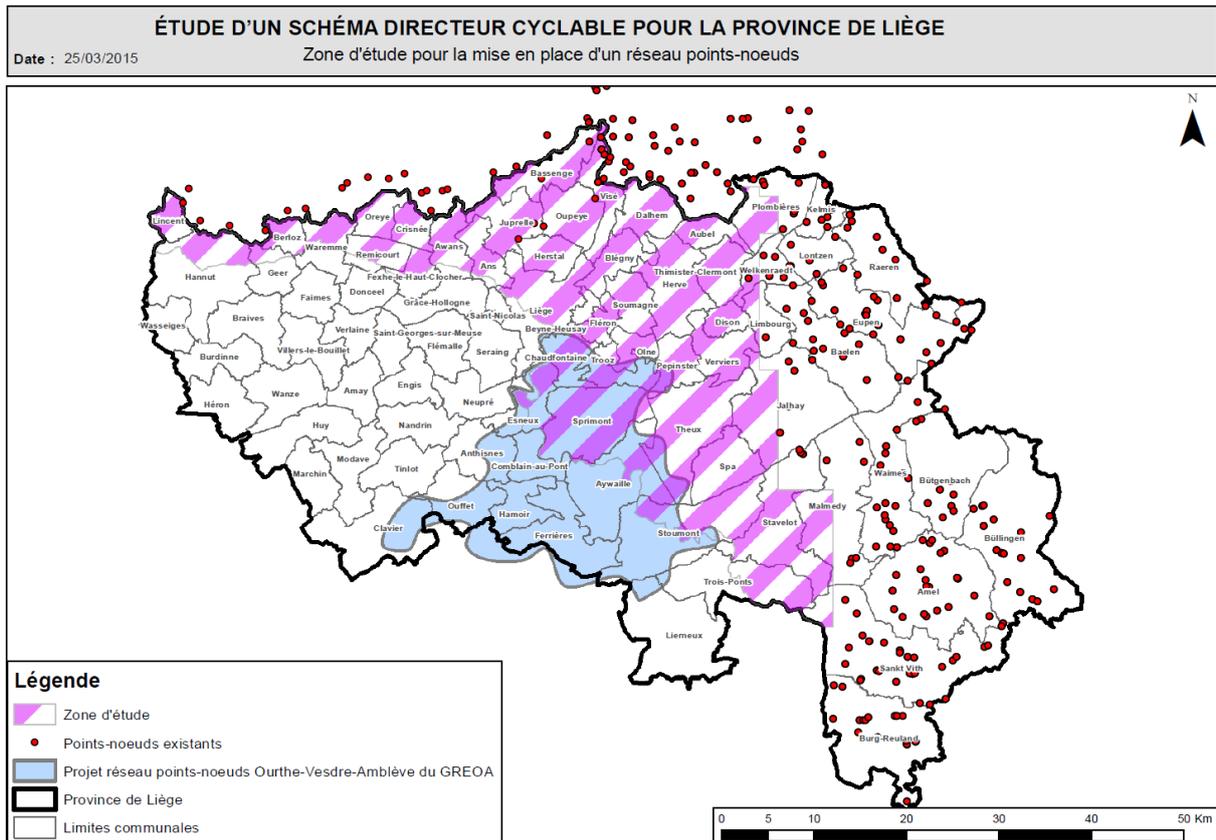


Figure 111. Étude d'un Schéma directeur cyclable pour la province de Liège : points-nœuds existants et zone d'étude. (Source : ProVelo)

## 9.7 Communes voisines

La proximité de Liège génère des échanges permanents entre Visé et les communes voisines. Cet échange se fait au niveau de diverses études menées par la province de Liège, notamment le Plan Urbain de Mobilité (PUM) et le Schéma de développement territorial pluricommunal de l'arrondissement de Liège.

La réalisation de PCM au sein des communes limitrophes constitue une opportunité d'analyse des impacts des interrelations existantes.

En mai 2017, parmi les communes limitrophes de Visé, seules les communes de Dalhem et Blégnny n'étaient pas dotées d'un PCM. Le PICM de la Basse Meuse élaboré en 2003, est le document de référence en matière de mobilité pour ce qui concerne les communes de Bassenge et Oupeye. L'actualisation du PCM de cette dernière commune a été demandée en 2017. Liège a élaboré un plan de déplacements et de stationnement en 1999. Le PCM de Liège est en cours d'actualisation.

### 9.7.1 Plan de Déplacement et de Stationnement de Liège

Le Plan de Déplacement et de Stationnement de la ville de Liège, réalisé par les bureaux d'études Transitec et Agora, date de 1999.

Les propositions énoncées dans le PCM concernent surtout le centre-ville de Liège et ont peu d'incidences sur Visé. Toutefois pour ce qui concerne le réseau autoroutier le diagramme de charges permet de comprendre l'importance de chaque tronçon dans l'ensemble du réseau et de connaître les réserves de capacité. Dans ce contexte, l'autoroute E25, qui borde Visé en parallèle avec la Meuse, recevait en début du XXI siècle environ 40.000 evp/jour. Cette autoroute avait bonnes réserves de capacité.

L'E40 et son contournement de Liège est l'un des points les plus fréquentés du réseau wallon. Lors de l'élaboration du PDS de Liège, le viaduc accueillait presque 95.000 evp/jour.

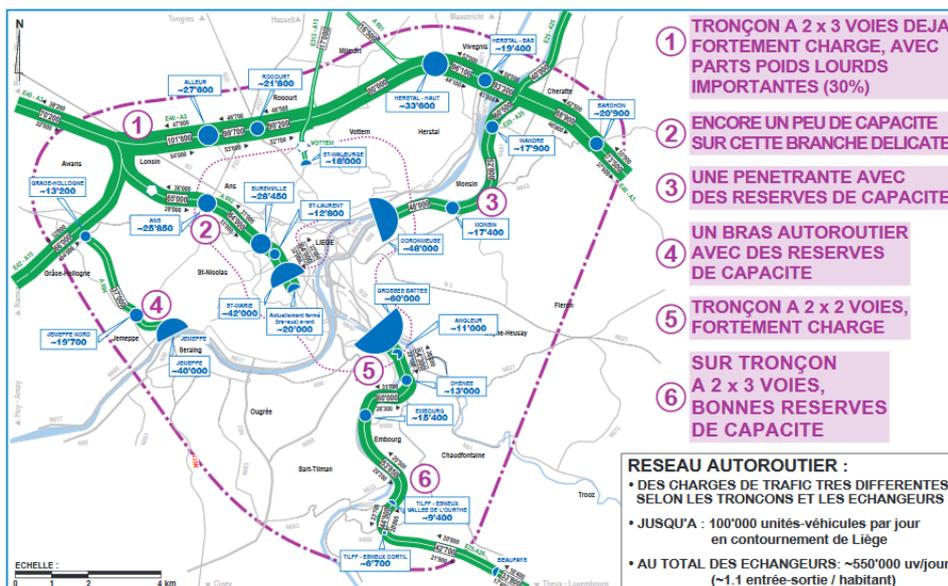


Figure 112. Réseau Autoroutier : Trafic jour ouvrable moyen 24h – 1998. Source : Plan de Déplacement et Stationnement de la ville de Liège, 1999, Transitec et agora.

Le PDS de Liège a depuis lors été complété et actualisé par diverses autres études.

## 9.8 Plan Intercommunal de Mobilité (PICM) de la Basse Meuse

Plusieurs actions proposées dans le PICM de la Basse Meuse ont été mise en œuvre dans les 15 dernières années. Le nombre de mesures en faveur des modes doux et visant améliorer le cadre de vie et la convivialité dans les centres-bourgs est particulièrement élevé.

Tableau 14. Actions mises en œuvre suite au PICM de 2003

Actions suite au PICM 2003	Volet principal
Création de « zones 30 » aux abords des écoles:	Cadre de vie
Collège et Institut Saint Hadelin	Cadre de vie
Athénée primaire rue de la Prihielle	Cadre de vie
École Lt. Jacquemin rue de Mons	Cadre de vie
École Lt Jacquemin route de Berneau	Cadre de vie
Athénée secondaire rue du Gollet	Cadre de vie
École de Devant le Pont	Cadre de vie
Écoles de Cheratte Bas (2)	Cadre de vie
École de Cheratte Haut	Cadre de vie
École de Lixhe	Cadre de vie
École de Löen	Cadre de vie
École de Richelle	Cadre de vie
École du Sacré-cœur rue Albert 1er	Cadre de vie
École du Sacré-cœur rue de la Trairie	Cadre de vie
Création d'une zone de rencontre	Cadre de vie
Rue de la Chinstrée	Cadre de vie
Rue des Béguines	Cadre de vie
Déplacement scolaire (pds) de la collégiale vers l'école primaire Athénée	Mobilité scolaire
Piste cyclable séparée / marquée:	Volet cyclable
de Visé à Richelle	Volet cyclable
de Richelle à St Remy	Volet cyclable
de Visé vers Moulant et en direction du Pays Bas, derrière le zoning de Navagne	Volet cyclable
Bande cyclable suggérée:	Volet cyclable
Avenue Franklin Roosevelt à Visé	Volet cyclable
Sur le Pont de Visé	Volet cyclable
Depuis la Place Reine Astrid jusqu'au hall omnisport	Volet cyclable
De Cheratte-Bas vers Argenteau	Volet cyclable
De Lixhe à Lanaye	Volet cyclable
Organisation d'une bourse annuelle du vélo Place Reine Astrid à Visé	Volet cyclable
Deux réunions par année de concertation avec le GRACQ	Volet cyclable
Organisation du « brevet du cycliste » avec pro vélo et les écoles	Volet cyclable
Mise en place de râteliers à vélos:	Volet cyclable
Place Reine Astrid à Visé	Volet cyclable
Hall omnisport de Visé	Volet cyclable
Hôtel de Ville de Visé	Volet cyclable
Dans le semi piétonnier	Volet cyclable
Etangs de la Julienne	Volet cyclable
Dans ou devant toutes les écoles communales	Volet cyclable
A proximité de nombreuses aires de jeux	Volet cyclable
Création d'un SUL allée des Marguerittes	Volet cyclable
Aménagements spécifiques en faveur des cyclistes dans certains carrefours:	Volet cyclable
entre la rue Albert 1er et la rue du Gollet	Volet cyclable
au-dessus du Sacré cœur entre la rue de la Trairie et l'Avenue des Combattants	Volet cyclable
aux abords de la petite écluse à Devant le Pont	Volet cyclable
à Richelle entre la rue de Housse, la rue de l'Oseraie et la rue de Richelle	Volet cyclable
Mise en place d'une goulotte pour vélo dans les escaliers de la promenade Léon Meurisse	Volet cyclable
Création d'un escalier à travers la colline de Cheratte pour créer une liaison entre Cheratte-Hauteurs et Cheratte-bas	Volet piéton

Actions suite au PICM 2003	Volet principal
Cheminements sécurisés (barrières de sécurité, avancées et inflexions de trottoirs, dalles podotactiles, piquets) :	Volet piéton / PMR
De la gare SNCB vers la gare des bus Avenue Maréchal Foch	Volet piéton / PMR
De la gare SNCB vers le collège Saint Hadelin Avenue du pont côté gauche en montant	Volet piéton / PMR
De la gare SNCB vers la Grand place Avenue du Pont côté droit en montant	Volet piéton / PMR
De la gare SNCB vers l'Hôtel de Ville rue des Récollets	Volet piéton / PMR
De la gare SNCB vers l'école de Devant-le-Pont Avenue Franklin Roosevelt	Volet piéton / PMR
De la gare des bus vers le collège Saint Hadelin rue des Déportés et vers l'athénée de Visé Avenue Général Bertrand	Volet piéton / PMR
De la Place Reine Astrid vers l'Athénée de Visé côté droit en montant rue Albert 1er, vers l'école primaire du Sacré cœur	Volet piéton / PMR
De la Place Reine Astrid vers la Rue de la Prairie, vers l'école secondaire du Sacré cœur rue Albert 1er	Volet piéton / PMR
De la Place Reine Astrid vers le collège Saint Hadelin rue Saint Hadelin	Volet piéton / PMR
Sécurisation des cheminements pédestres rue de Berneau à proximité du CPAS	Volet piéton / PMR
Création d'un trottoir en partant du CPAS vers le hall-omnisport	Volet piéton / PMR
Création de "tunnels" lumineux aux passages piétons:	Volet piéton / PMR
Rue de la Fontaine	Volet piéton / PMR
Avenue du Pont	Volet piéton / PMR
Avenue des Combattants	Volet piéton / PMR
Rue de Jupille	Volet piéton / PMR
Boulevard des Arbalétriers	Volet piéton / PMR
Rue St Hadelin	Volet piéton / PMR
Route de Berneau	Volet piéton / PMR
Rue Albert Premier	Volet piéton / PMR
Création d'un escalier entre le parking de la collégiale et le parking situé en dessous du pont de l'autoroute sortie sud, à Visé	Volet piéton / PMR
Finalisation de la sortie autoroutière au nord de Visé	Volet routier
Rond-point à la sortie autoroutière de Visé sud	Volet routier
Placement de radars préventifs Chaussée d'Argenteau, Rue de Richelle à Richelle et à l'entrée du village de Lanaye	Volet routier
Création d'un rond-point au niveau de la nouvelle gare des bus Place des Déportés	Volet routier
Création d'un nouveau parking entre la gare des bus et la gare SNCB - Rue de Navagne (202 places)	Volet routier
Valorisation du parking de la collégiale	Volet routier
Signalisation du parking situé en dessous du pont de l'autoroute de Visé sud	Volet routier
Création d'un giratoire place du marché, à Visé	Volet routier
Mise en « zone bleue » du quartier de Navagne pour exploiter au maximum le nouveau parking	Volet routier / stationnement
Réouverture d'un point d'arrêt « De Lijn » à Lixhe (Loën)	Volet transport en commun
Révision de la fréquence des lignes 140 et 240	Volet transport en commun

Il y a par ailleurs trois projets de grande ampleur qui font partie des propositions du PICM qui sont actuellement en cours d'exécutions ou dans une phase avancée d'étude. Il s'agit du :

- Projet de modification de la place Reine Astrid
- Projet de revitalisation urbaine entre l'Avenue Albert 1er et l'avenue Général Bertrand avec la création de 100 places de stationnement publiques en sous-sol
- Projet de parking favorisant le covoiturage à la sortie autoroutière d'Argenteau.

Malgré les nombreuses réalisations, certaines propositions du PICM n'ont pas été mises en œuvre ou ont été exécutés différemment. Nous reprenons ci-dessous les principaux pour ce qui concerne l'impact au niveau de la mobilité :

Plan de circulation au centre-ville de Visé

- Piétonisation partielle pl. Reine Astrid dans une première phase
- Rue des Remparts à double sens dans une deuxième phase
- Limiter le trafic dans la rue commerçante (rues Haute, du Collège) conformément à son aménagement du type semi-piétonnier
- Maîtriser le trafic dans la rue des Recollets – rue Basse, à caractère résidentiel

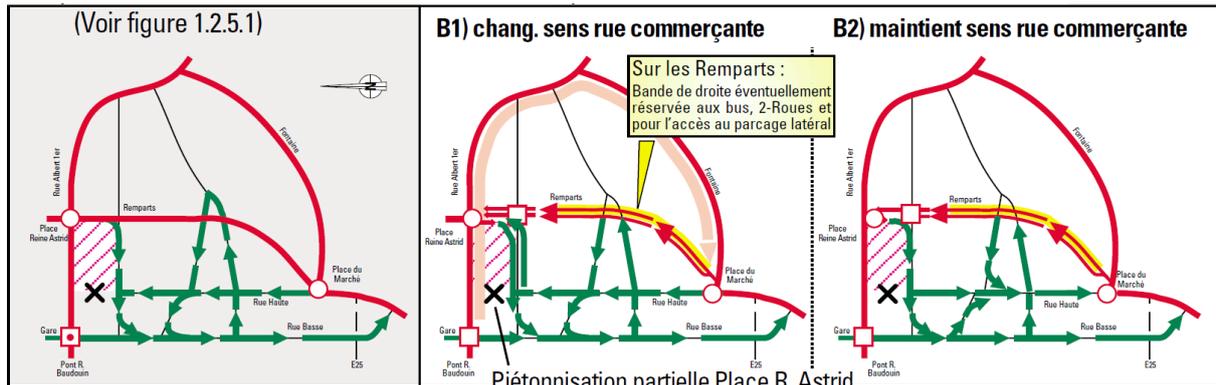


Figure 113. Extrait phase 3 du PICM - Proposition de piétonisation partielle place Reine Astrid

Liaison Visé Nord – Rue de Berneau (N608)

- Liaison entre la N608 et la rue de Maastricht (Zoning Nord) afin de protéger la traversée de Visé et assurer une liaison N608 – Zoning plus directe

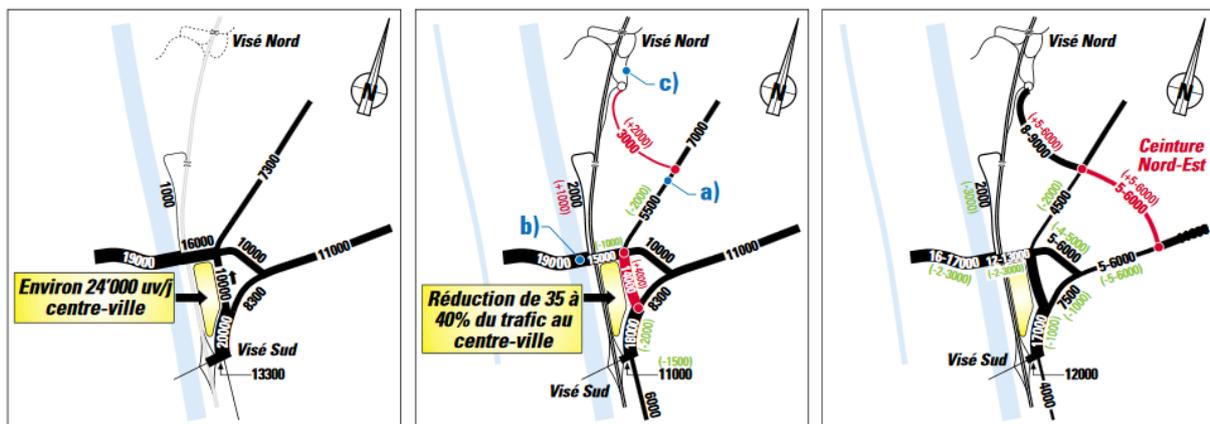
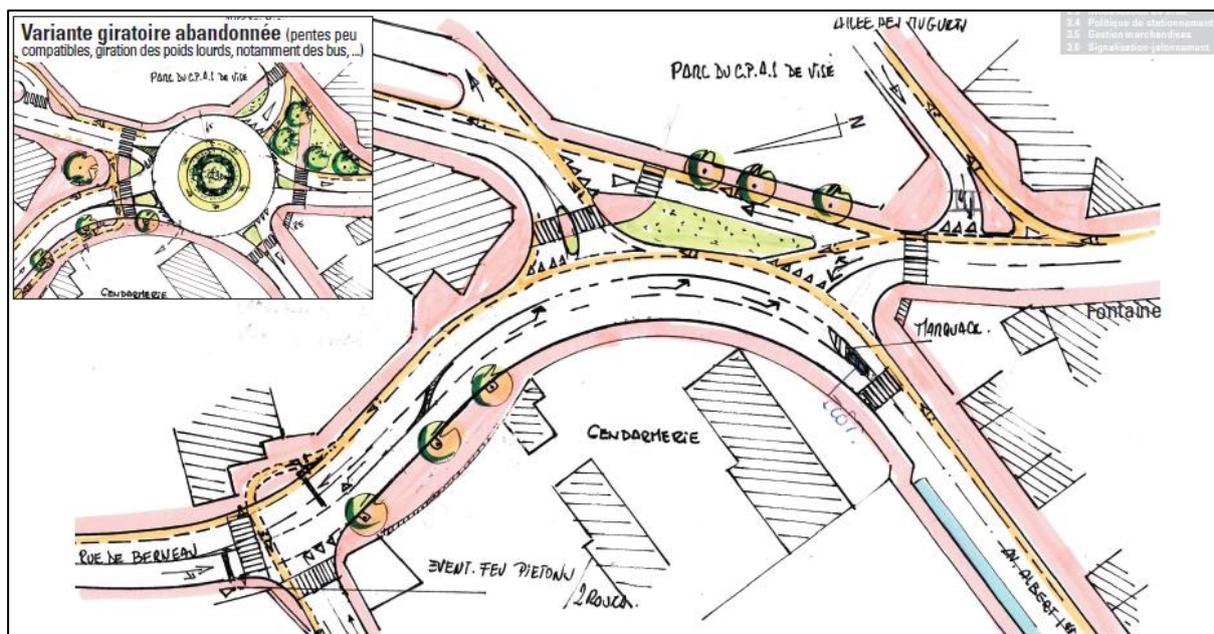


Figure 114. Extrait phase 3 du PICM - Centre de Visé : potentiels de reports de trafic

### Régulation par feux et insertion des cyclistes aux abords du carrefour de la Gendarmerie

- Le carrefour de la Gendarmerie a fait objet d'étude dans le cadre du PICM. La variante giratoire a été abandonnée étant donné le devers et les besoins de giration des PL et des bus. La solution recommandée visait créer un vrai effet de porte, avec la perte de priorité pour les flux principaux rue Albert 1er et rue de Berneau.



### Aménagements Cyclables

Malgré les nombreuses réalisations, la généralisation des SUL reste à réaliser. Le PICM préconisait la création des dix SUL dans le centre-ville de Visé, mais seulement un a été mis en œuvre.

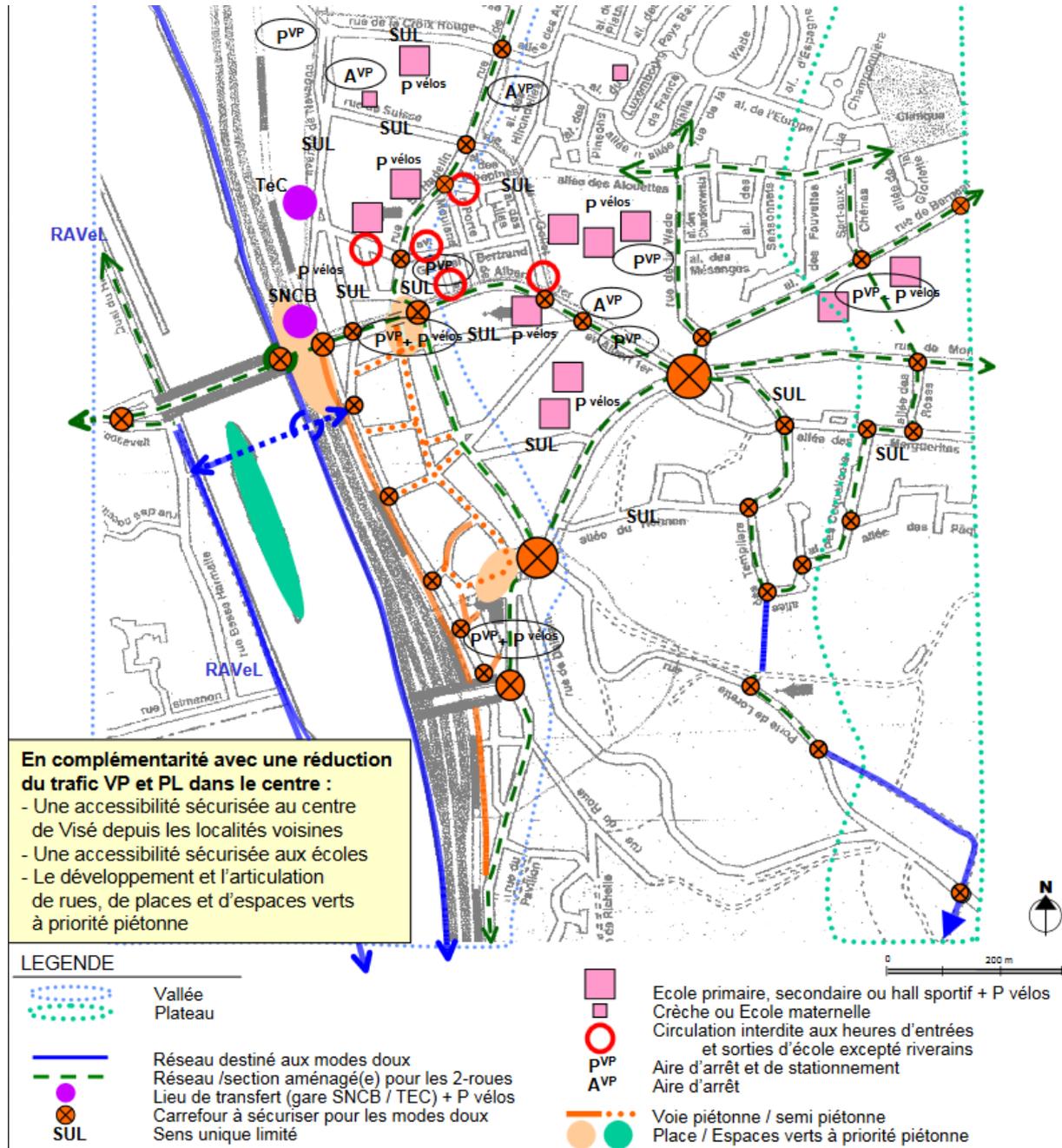


Figure 116. Extrait phase 3 du PICM - Concept modes doux à Visé - Centre

# Problématiques principales à résoudre

---

## 10 Passer d'un diagnostic à des objectifs et des actions

---

Le diagnostic de la mobilité de Visé aborde de nombreux points et volets, nécessitant chacun le développement d'une stratégie d'action spécifique.

### 10.1 Globaliser l'action

---

Néanmoins le plus difficile sera de **définir une stratégie globale**, qui gère également les interactions entre les différents volets et thèmes.

Une vision globale de la mobilité à Visé est nécessaire car, à titre d'exemple, on ne peut pas augmenter infiniment la capacité du réseau routier pour faire face aux problèmes d'embouteillages souhaitant au même temps augmenter le nombre de déplacements en modes doux.

L'objectif d'améliorer la mobilité peut être poursuivi si les actions envisagées résultent d'une vision d'ensemble et non d'une somme d'actions disparates et sans cohérence entre elles.

Il faudra par exemple :

- Mener des actions pour réduire le trafic automobile lié à la dépose scolaire. Pour cela des actions doivent être menées d'une part pour contraindre l'utilisation de la voiture et d'autre part pour favoriser les modes de déplacement alternatifs à la voiture
- Les projets de logement doivent prendre en compte les besoins de stationnement vélo et d'infrastructures cyclables alternatives à la voiture
- Gérer les carrefours et axes à problèmes en gardant une vision de l'ensemble du réseau et si possible en cherchant des solutions en amont

### 10.2 Anticiper les évolutions

---

Des nombreux projets de logement sont prévus sur le territoire communal, notamment à Cheratte Hauteurs, Argenteau et Richelle. Ces projets auront des impacts sur la mobilité, notamment au niveau de la circulation automobile. Il faudra prendre en compte ces évolutions afin de bien dimensionner et calibrer les différents réseaux tout en travaillant pour encourager la mobilité alternative à la voiture et le covoiturage et ainsi réduire les déplacements en voiture privé plus nuisibles pour la collectivité.

### 10.3 Briser le cercle vicieux et trouver un cercle vertueux

---

Cette demande en mobilité génère également des attentes en matière de protection des usagers faibles. La sécurité routière des écoles gagnera à disposer d'aménagements adéquats.

Elle gagnera encore plus si l'on peut convaincre les parents de délaissier la voiture pour déposer systématiquement les enfants eux-mêmes devant l'entrée de l'école. Particulièrement pour des enfants un peu plus âgés, disposant d'un degré d'autonomie raisonnable à partir de 10-12 ans, des solutions telles que le bus, le vélo (accompagné ou non), la marche à pied permettent à la fois un allègement substantiel de la pression de circulation aux heures de pointe, mais aussi et surtout un centre-ville plus calme, un apprentissage de l'autonomie dans la circulation pour les enfants, qui seront par la suite des conducteurs plus conscients du respect à donner aux modes doux, et plus alertes par rapport aux dangers de la circulation routière.

Enfin, la dimension de l'amélioration santé publique par rapport à des enfants, mais aussi des adultes et des seniors qui bougent, et qui se portent mieux, tout en renforçant la dynamique des centres de ville et de villages.

Mais c'est évidemment difficile d'obtenir des changements de comportement, bien ancrés dans les mœurs, surtout par rapport à une génération de jeunes parents qui ont été parmi les premiers à « bénéficier » des services systématiquement offerts par les « parents-taxis » pour les déposer à toutes leurs activités avec une prise en charge totale.

Tout dans notre société moderne concourt à plutôt pérenniser la tendance à systématiser l'usage de la voiture. Déposer les enfants avant de prendre la route soi-même semble une démarche tellement rationnelle. On « combine » les trajets. On assure la sécurité de ses enfants en ne les exposant pas à la circulation des autres, oubliant qu'en même temps on dégrade la sécurité des autres qui n'ont pas (encore) fait ce choix. Par ailleurs la voiture est omniprésente, souvent incluse à un package salarial. Elle est par ailleurs un cocon qui isole de bien des désagréments.

## 10.4 Gérer les espaces de circulation

La réalité des gestionnaires de la mobilité et des espaces publics est qu'il sera de facto impossible de garantir à chacun une place de stationnement automobile juste devant chaque destination qu'ils voudraient rejoindre, ainsi qu'un cheminement fluide et dépourvu d'obstacles pour s'y rendre en automobile à n'importe quel moment.

La consommation d'espace de la voiture individuelle est énorme, tant à l'arrêt qu'en mouvement. Les transports collectifs, le vélo et la marche sont autrement plus performants pour assurer les déplacements des personnes.

Une voie de circulation de 3,5 m de large permet le déplacement de

- 2 000 personnes en voiture
- 9 000 personnes en bus classique
- 14 000 cyclistes
- 19 000 piétons
- 20 000 personnes en bus à haut niveau de service
- 80 à 100 000 personnes en métro ou train

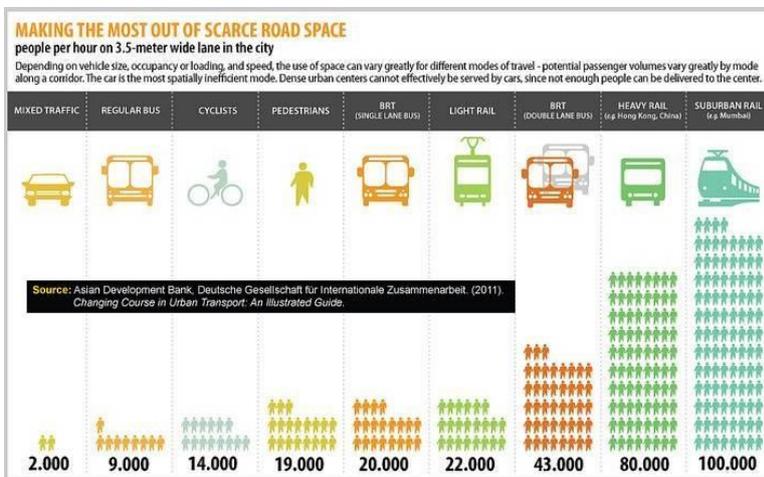


Figure 117 : capacité de transport des différents modes de transport

## 10.5 Les enjeux et problématiques

---

Plus concrètement, les enjeux et problématiques auxquels il faudra répondre sont les suivants.

- Développer la qualité des cheminements et espaces de séjours piétons, pour valoriser le cadre urbain et rural et convivial propice à la mobilité douce (présence de sentiers, pistes cyclables, initiatives en faveur du vélo ...) et résoudre de nombreux « dysfonctionnements » tant pour les piétons, les PMR :
  - Identifier les **cheminements essentiels à la mobilité douce pour accéder aux principaux pôles générateurs de déplacement** et prévoir des aménagements de qualité. Les possibilités d'une liaison cyclo-piétonne Richelle –Argenteau, les accès à Richelle, la liaison Visé – Devant le Pont, ainsi que les cheminements piétons et cyclables dans le centre-ville de Visé constituent une priorité
  - **Mener une réflexion globale quant aux déplacements PMR**, pour ce qui concerne les traversées piétonnes, passerelles, passages, chemins et sentiers
  - Réfléchir sur l'accessibilité piétonne aux nouveaux quartiers / lotissements
  
- **Développer un vrai réseau cyclable** et attaquer de front les difficultés rencontrées au quotidien par les cyclistes (obstacles, revêtement abîmé, manque de connectivité entre les tronçons de pistes cyclables :
  - Articuler celui-ci sur les grands itinéraires potentiels, notamment sur la Vallée de la Meuse,
  - Assurer la remise en état et l'interconnexion des pistes cyclables
  - Faciliter les liaisons directes en ouvrant les SUL partout où c'est possible, en marquant des zones avancées aux feux, etc.
  - Assurer la sécurité dans les aires à circulation mixte, au moyen des outils zone 30, zone résidentielle et de rencontre, les marquages,...
  - Assurer des infrastructures de stationnement aux pôles importants et favoriser l'intermodalité avec le transport en commun
  - Effectuer une promotion du vélo et du vélo électrique
  - Poursuivre les brevets du cycliste et tenter d'assurer un suivi pour lancer une pratique régulière
  
- **Faciliter les conditions de circulation des transports en commun ainsi que son accessibilité**. La commune de Visé est dans l'ensemble bien équipée en ce qui concerne les transports publics ; elle bénéficie d'un réseau de bus TEC assez étendu et des bus De Lijn. Toutefois, quelques arrêts bus sont à moderniser (revêtements hétérogènes, abris abîmés, manque de parkings vélo ...) :
  - Améliorer la qualité d'accueil et d'intermodalité des arrêts de bus (parcage vélo, quais accessibles PMR, abris, signalétique)
  - Assurer des bandes bus selon les besoins et les opportunités
  - Réfléchir à l'accessibilité à la nouvelle halte SNCB de Cheratte

- **Améliorer l'accessibilité de la commune et de ses pôles :**
  - Repenser l'accessibilité de certains quartiers et villages (ex. Richelle)
  - **Décongestionner le centre-ville de Visé** de façon à permettre l'accès aisé aux commerces et équipements de Visé
  - Analyser l'impact des projets de logement sur le réseau routier et réfléchir à d'éventuelles mesures de mitigation
  
- **Offrir une capacité de stationnement adéquate, bien située**, et exploitée de manière à faciliter le report du stationnement des voiries commerçantes elles-mêmes vers des parkings judicieusement placés.
  - Prévoir à temps de nouvelles capacités permettant ces reports
  - Organiser la gestion des durées en fonction des objectifs souhaités
  
- La congestion aux heures de dépose et reprise scolaire à Visé sont un problème qu'il va falloir attaquer de front :
  - Mener des actions afin d'**inciter les élèves à privilégier les modes doux**
  - Mener une réflexion de l'ensemble tout en intégrant les différentes problématiques se superposant (stationnement, accessibilité modes doux et mobilité scolaire)
  
- Protéger les écoles et les quartiers résidentiels contre le trafic de transit, les vitesses excessives, les nuisances de la voiture





**COMMUNE DE VISÉ**  
RUE DES RÉCOLLETS 1  
4600 VISÉ

## PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ VISÉ

PHASE 2  
DÉFINITION DES OBJECTIFS  
DOCUMENT FINAL



Ont participé à la rédaction de ce document :

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

# Table des matières

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

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

## Table des illustrations

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

# 1 Introduction

## 1.1 Avant-propos

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

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

<b>Phase 1 : Diagnostic de Mobilité :</b>	Un diagnostic global de la mobilité à l'échelle communale a été dressé et des enjeux spécifiques émanant du pré-diagnostic ont été analysés en détail. Pour cela, un certain nombre de données ont été récoltées (comptages routiers, enquête de stationnement, statistiques, etc...) et des analyses plutôt qualitatives ont été menées.
<b>Phase 2 : Objectifs</b>	Ce document rappelle les principaux enjeux identifiés lors de la phase 1 et cadre les objectifs sur lesquels s'appuiera la suite de l'étude. Les objectifs sont accompagnés des critères qui permettent l'évaluation des progrès réalisés.
<b>Phase 3 : Plan d'actions</b>	Le plan d'actions constitue l'aboutissement du processus d'élaboration du PCM. Il comporte trois parties : <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'élaboration d'un schéma intermodal qui tient compte des différents réseaux ;</li> <li>• Les propositions concernant les volets thématiques ;</li> <li>• La définition du plan d'action, regroupant notamment des mesures décrites sous forme de fiches actions et le tableau de bord de mise en œuvre ;</li> </ul>

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

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

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

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

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

## 1.2 Enjeux identifiés

---

### 1.2.1 Gérer le développement économique et urbain du territoire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 1.2.3 Augmenter la part modale des transports en commun

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 2 Objectifs

### 2.1 Principes et objectifs supra-communaux

#### 2.1.1 Le principe STOP

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

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

#### 2.1.2 Vision FAST

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

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

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

## 2.2 Les réseaux et schéma intermodal

### 2.2.1 Circulation piétonne

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

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

## 2.2.2 Circulation à vélo

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

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

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

## 2.2.3 Réseau de transports en commun

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

### 2.2.3.1 LIAISONS FERRÉES SNCB

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

### 2.2.3.2 RÉSEAU TEC

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

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

## 2.2.4 Réseau routier

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

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

## 2.3 Les volets thématiques

### 2.3.1 Stationnement

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

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

### 2.3.2 Mobilité scolaire

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

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

<sup>1</sup> En particulier le nouveau parking souterrain avenue Albert 1<sup>er</sup>

### 2.3.3 Transport de marchandises

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

Pour cela, les objectifs sont les suivants :

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

### 2.3.4 Amélioration de la qualité de vie dans les centres

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

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

### 2.3.5 Services de mobilité

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

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

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

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

#### 3.1 Stratégie de mobilité à l'échelle communale

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

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

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

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

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

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

---

<sup>2</sup> à envisager dans le cadre du projet Eurogare

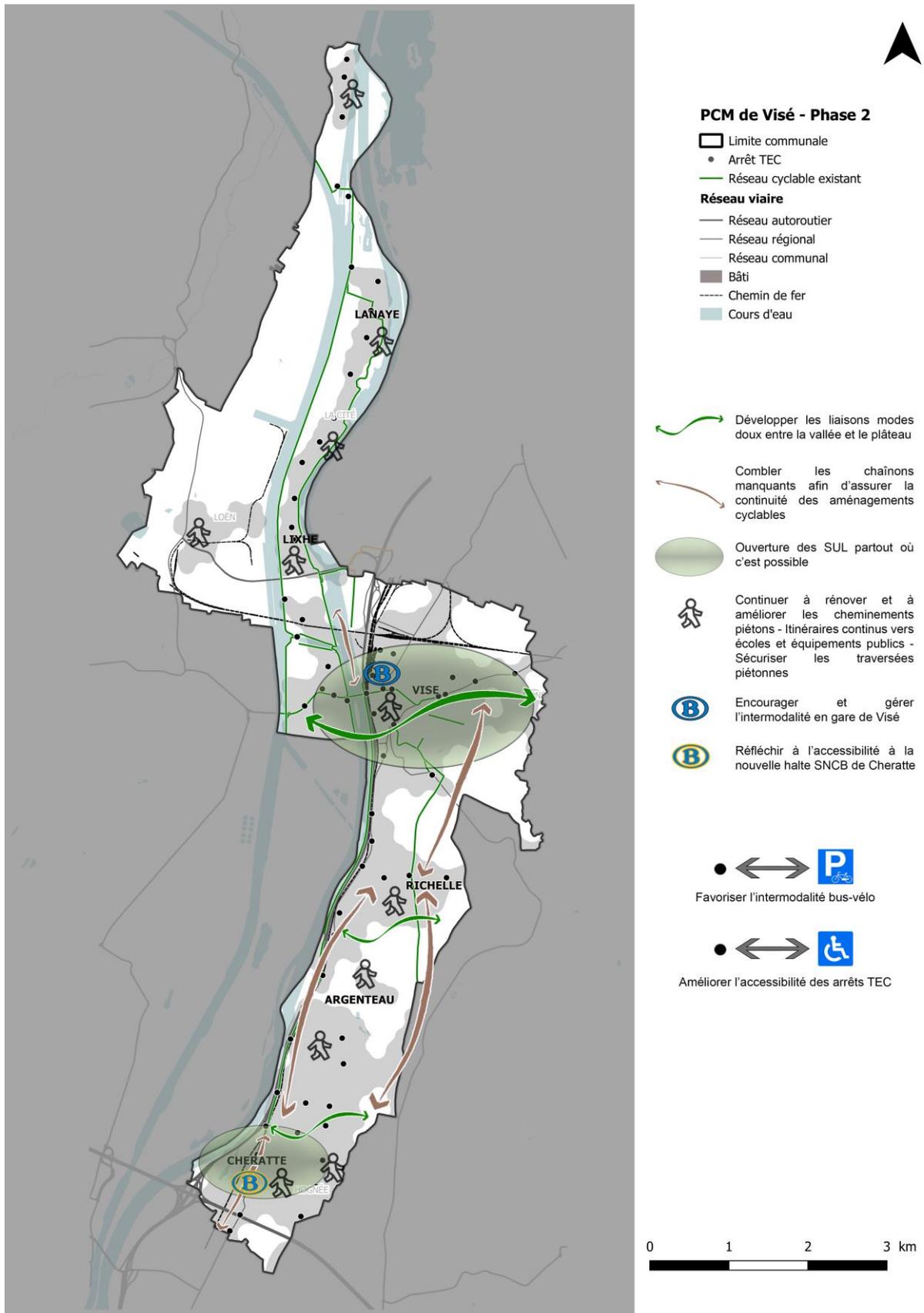


Figure 1. Schéma stratégique de modes actifs, transports en commun et intermodalité

### 3.1.2 Schéma d'organisation du réseau routier

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

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

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

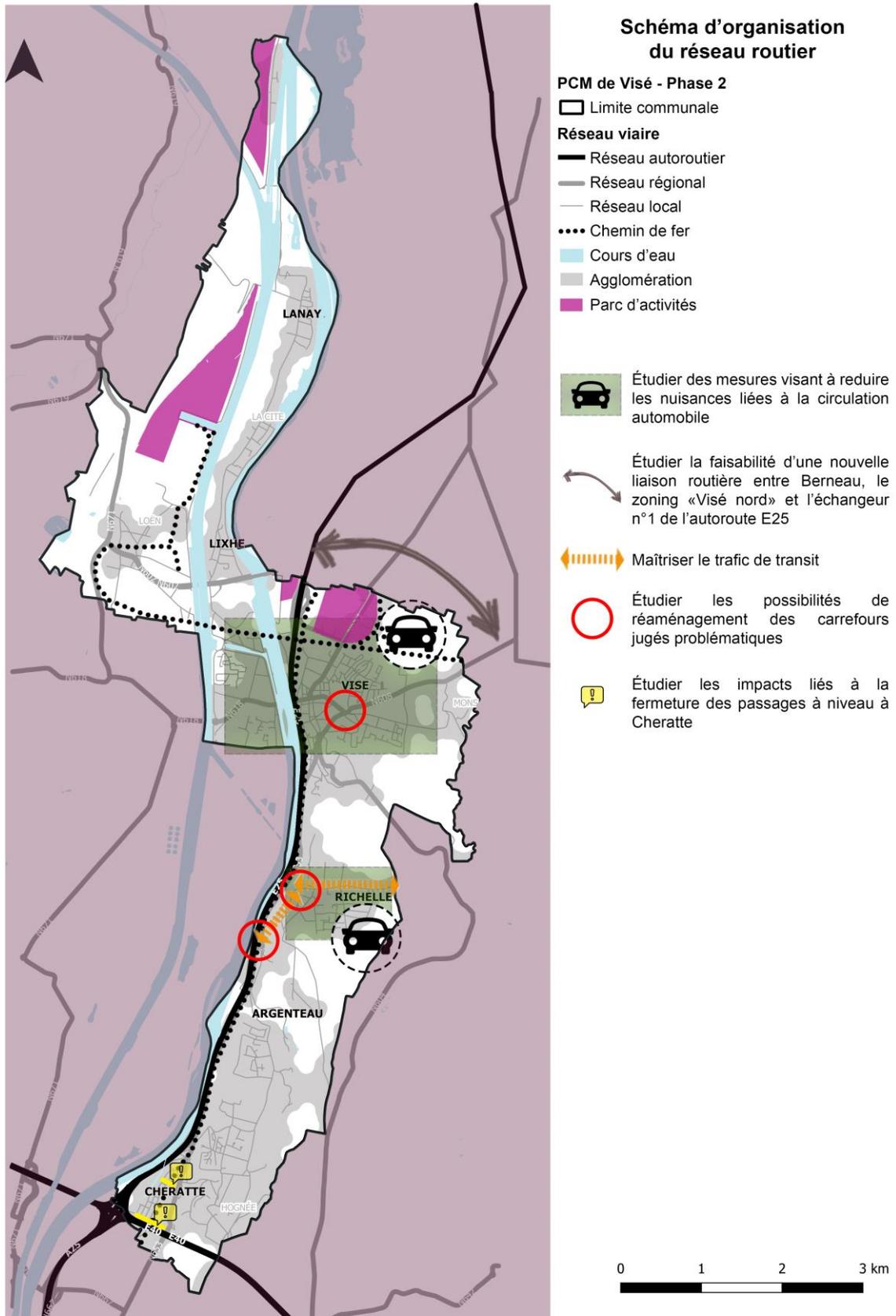


Figure 2. Schéma d'organisation du réseau routier

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

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

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

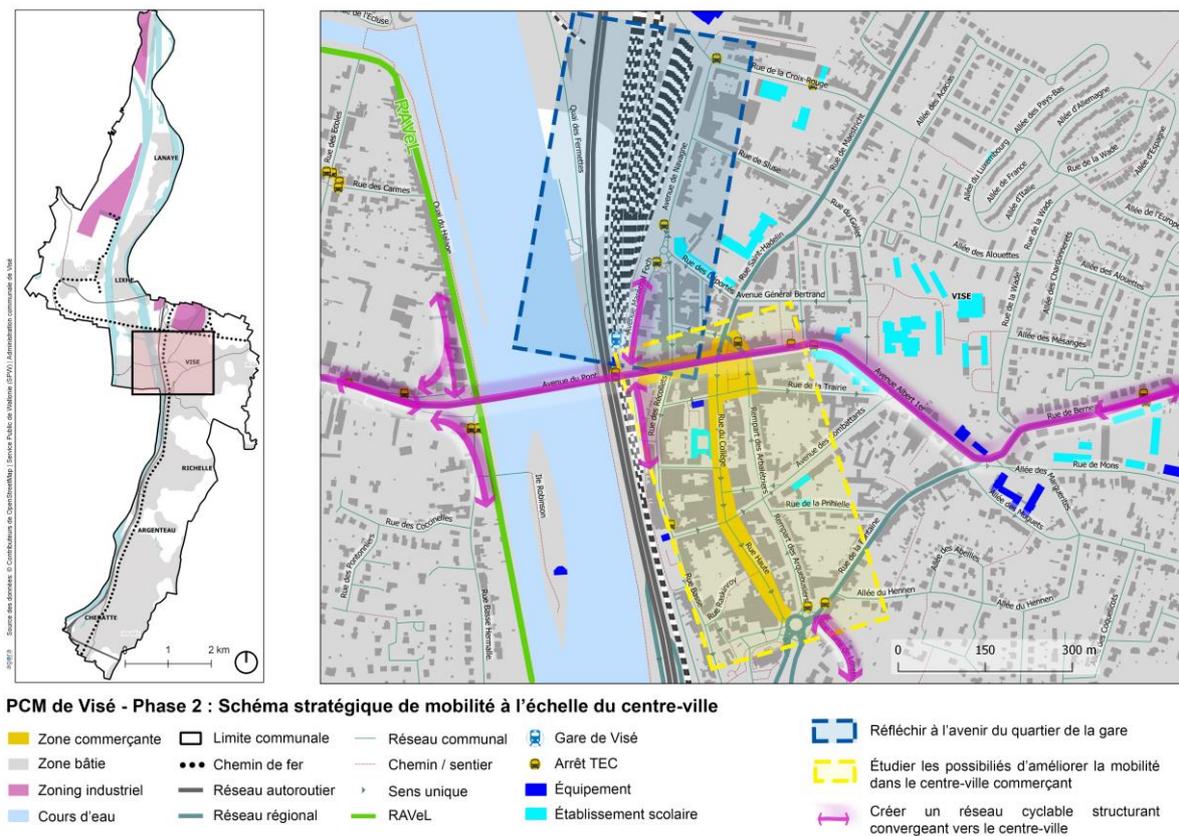


Figure 3. Schéma stratégique de mobilité à l'échelle du centre-ville

## 4 La communication, bien plus qu'un objectif

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

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

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

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

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

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

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

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

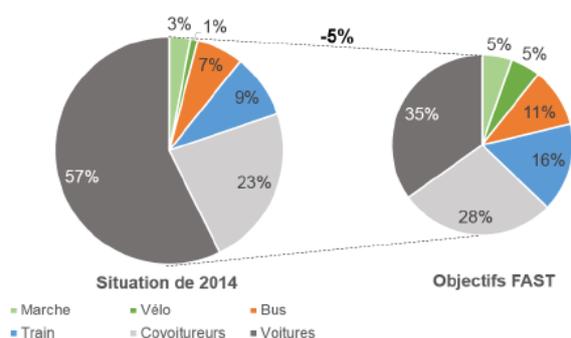
## 5 Objectifs et plan d'actions PUM – Incidences sur la commune de Visé

### 5.1 Objectifs chiffrés

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

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

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



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

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

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

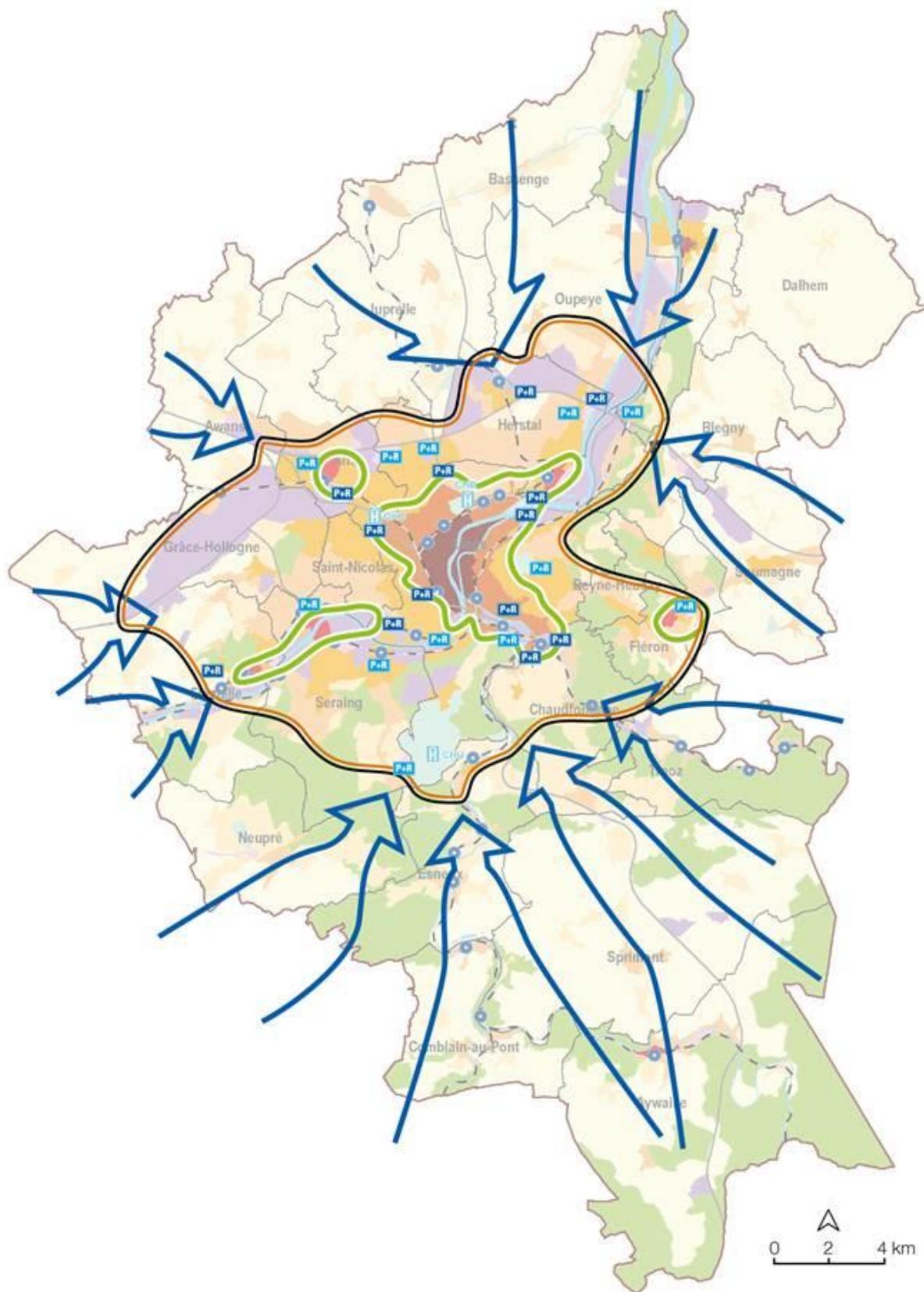


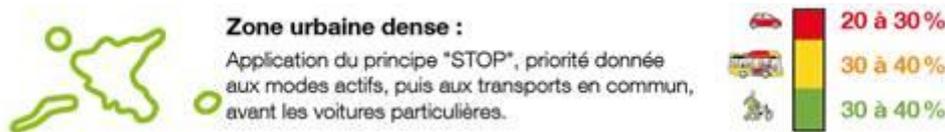
Figure 5 : objectifs de report modal par aire géographique dans le PUM de Liège

Extrait du document du PUM

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

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

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



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

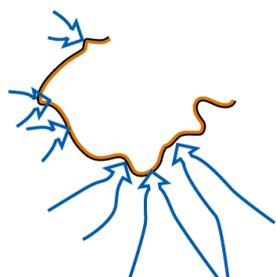
- La zone des transports à haut niveau de service : cette zone correspond au secteur intra-ring et couvre le périmètre de chalandise des lignes de desserte ferroviaire suburbaine "S" et du tramway, des axes bus structurants (BHNS et Chronobus) et des corridors cyclables. La zone tarifaire centrale de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

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

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

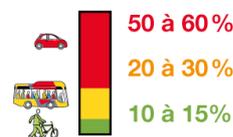


L'objectif fixé par la Vision FAST 2030 de charge moyenne de 1,8 personnes / véhicule au lieu de 1,2 actuellement doit être atteint. La priorité doit donc être donnée à la mobilité "partagée" ; partage des trajets avec le covoiturage ou partage des véhicules avec l'autopartage (institutionnalisé ou entre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



**Zone des corridors métropolitains :**

- rabattements privilégiés vers les corridors :
  - ferroviaires **S** et **IC** ;
  - bus Express (E25 et N63) ;
  - vélos ;
  - covoiturage.
- Priorité donnée à la mobilité "partagée" (covoiturage et autopartage).



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

## 5.2 Plan d'actions

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

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

Volet	Objectif
<b>Volet Piéton</b>	Néant
<b>Volet cyclable</b>	Chainons manquants des liaisons « longue distance » à dominante loisir : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entre Herstal / Oupeye et Visé</li> <li>• Entre Visé et Eijsden (Pays Bas) via Berneau</li> </ul> Développer la liaison vers Visé via Wandre (en dehors du territoire de Visé)
<b>Volet Transport en commun : Train</b>	Réouverture du point d'arrêt de Cheratte à court terme  Futur plan de Transport ; S43 (Maastricht – Visé – Liège – Hasselt) 2 trains / heure
<b>Volet Transport en commun : Bus</b>	Étudier la création d'une ligne de bus en rocade reliant directement Verviers, Herve, les zones d'activités le long de l'E42 à Barchon et Cheratte <ul style="list-style-type: none"> <li>• Étudier en faisant appel aux données Proximus, pour en confirmer la pertinence et en préciser les priorités de déploiement</li> </ul> Un axe structurant du type Chronobus (niveau de service intermédiaire) – Ligne 6 Intégration tarifaire TEC – SNCB
<b>Volet routier :</b>	Néant
<b>Volet Intermodalité</b>	<b>P&amp;R local à Cheratte</b> : Nombre de places et localisation à définir (À étudier dans le cadre de la phase 3 du PCM)

### 5.3 Conclusion

---

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

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

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

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

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





# PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE LA VILLE DE VISÉ



## PHASE 3 : PLAN D' ACTIONS

agora

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

Ont participé à la rédaction de ce document :

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



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

## Table des matières

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

## Table des illustrations

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

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

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

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

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

Ville de Visé  
SPW  
Tous à pied  
Atingo

### FINANCEMENT

Subsides régionaux pour aménagements conformes des trottoirs- PICC

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

170 €/m<sup>2</sup> en moyenne

### IMPACTS

- 
-

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

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

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

### Matériaux des aménagements piétons

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

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

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

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

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

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



Figure 1. Revêtement modulaire en dalles de béton



Figure 2. Revêtement en pavés de pierres naturelle



Figure 3. Revêtement drainant en pavés de béton poreux

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



Figure 4. Dalles de guidage vers une traversée piétonne

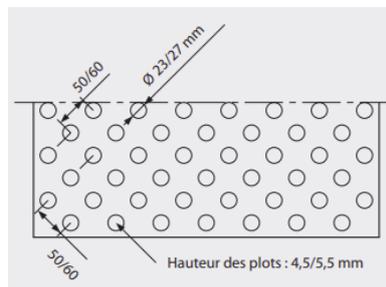


Figure 5. Revêtement d'éveil à la vigilance



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

### **Accessibilité piétons & PMR**

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

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

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

### Réaménagement des traversées piétonnes

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

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

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

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

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

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

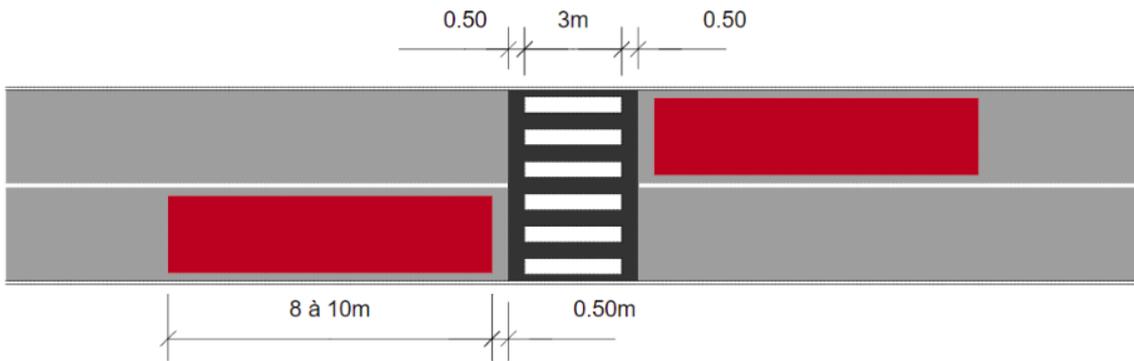


Figure 7. Enduit Superficiel à Haute Performance (ESHP) : utilisé pour réduire la distance de freinage  
(Source : Sécurothèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

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

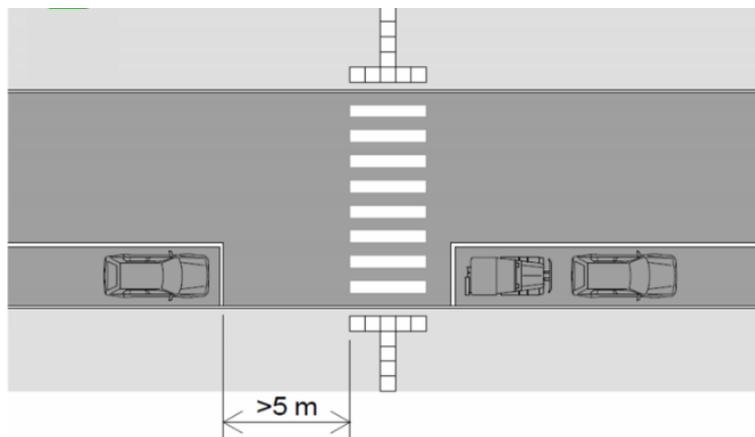


Figure 8. Espace de minimum 5 m à respecter entre la traversée piétonne et le stationnement  
(Source : Sécurothèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

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

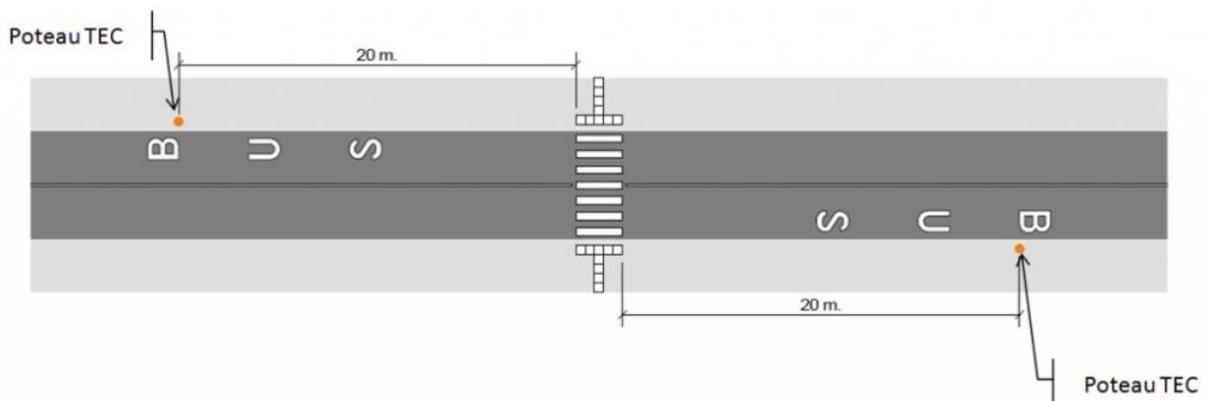


Figure 9. Localisation de la traversée piétonne en correspondance de l'arrêt bus  
(Source : Sécurothèque - Règles d'aménagement d'un passage pour piétons)

SOURCE À CONSULTER

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

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

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

## FICHE ACTION 02 : RÉSEAU PIÉTON STRUCTURANT

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

Ville de Visé  
SPW  
ASBL Tous à pied  
Atingo

### FINANCEMENT

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

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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

### IMPACTS

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

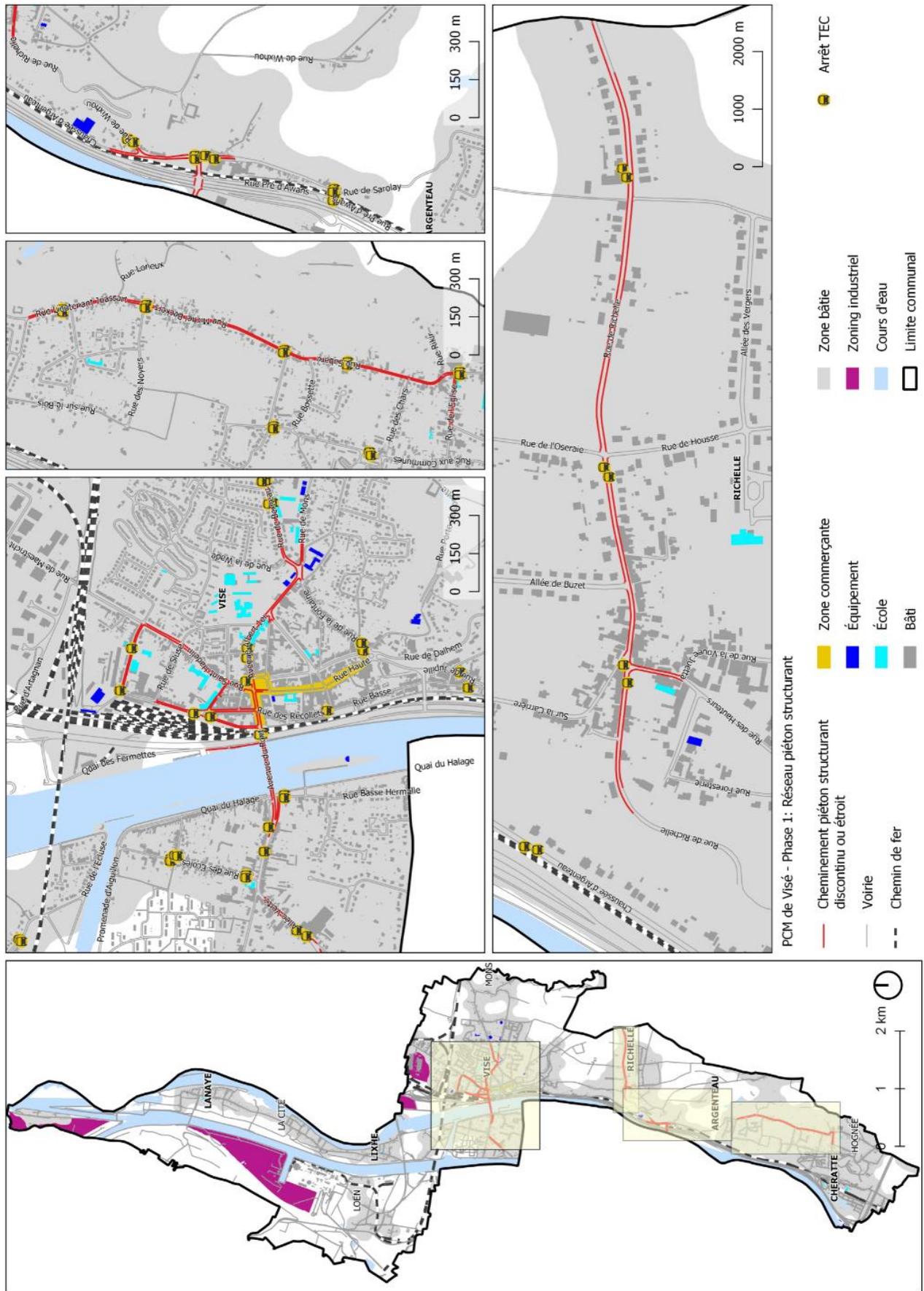


Figure 10. Sections de cheminement piéton à réaménager

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

### Cheminements piétons

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

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

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

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

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

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

## Arrêts TEC

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

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

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



Figure 11.  
Panneau F49



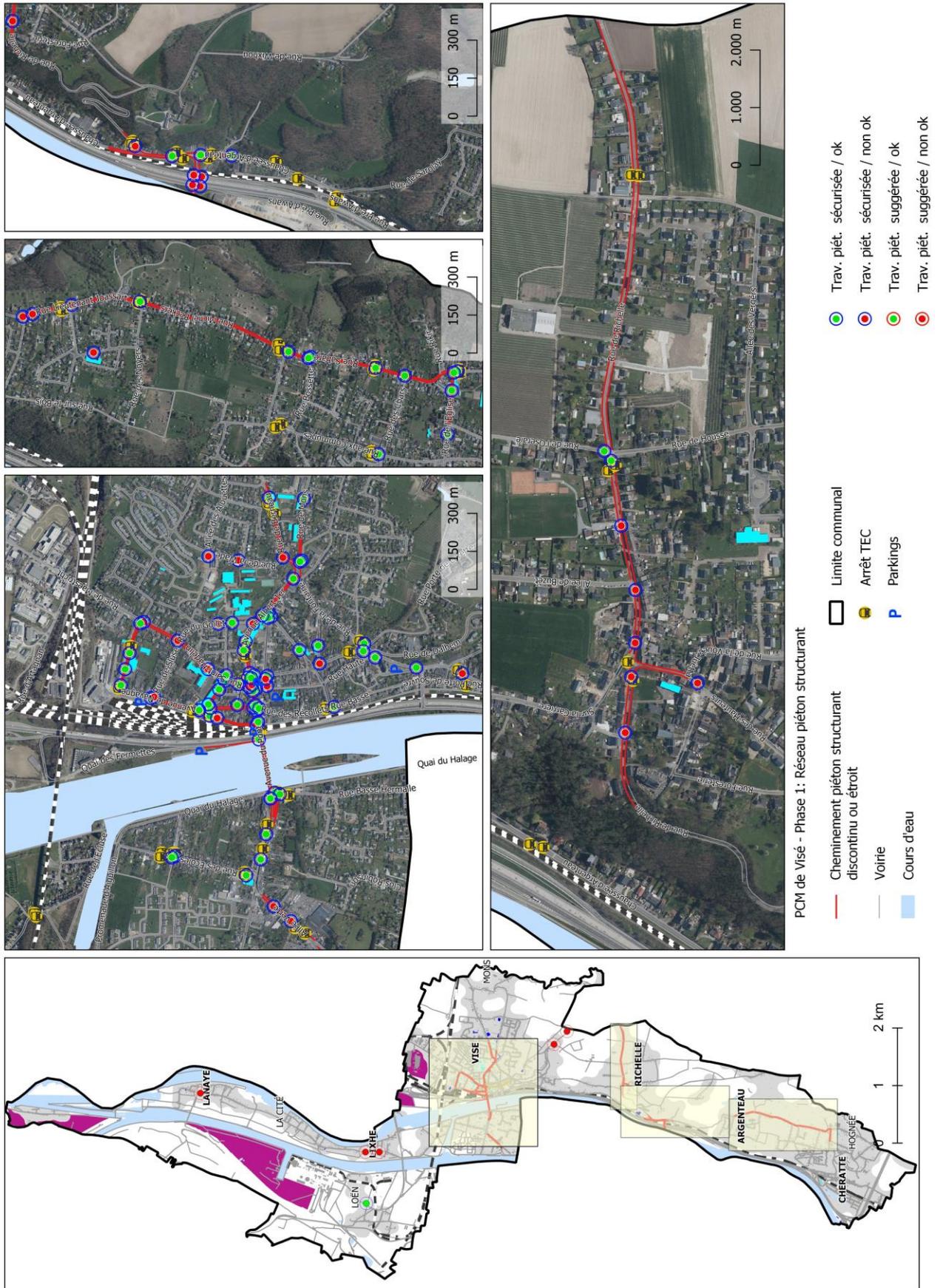
Figure 12. Exemple de traversée piétonne sécurisée  
(Source : Sécurithèque fiche n° 267)



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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

## SOURCES À CONSULTER

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

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

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

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

Ville de Visé  
SPW  
ASBL Tous à pied  
Atingo

### FINANCEMENT

Droit de tirage PIMACY

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Variable suivant le niveau de finition

### IMPACTS

- +
  - Sécurisation des déplacements à pied
  - Le piéton reprend sa place
- - Circulation aux alentours des voiries régionales (flux et vitesses importants)

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

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

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

### Le réseau communal de voies lentes

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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



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

Figure 15 : passerelle ferroviaire à Cheratte



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

Figure 16 : pont à Visé

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

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

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



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



Figure 17 : passerelle à Argenteau

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



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

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

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



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

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



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

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

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

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

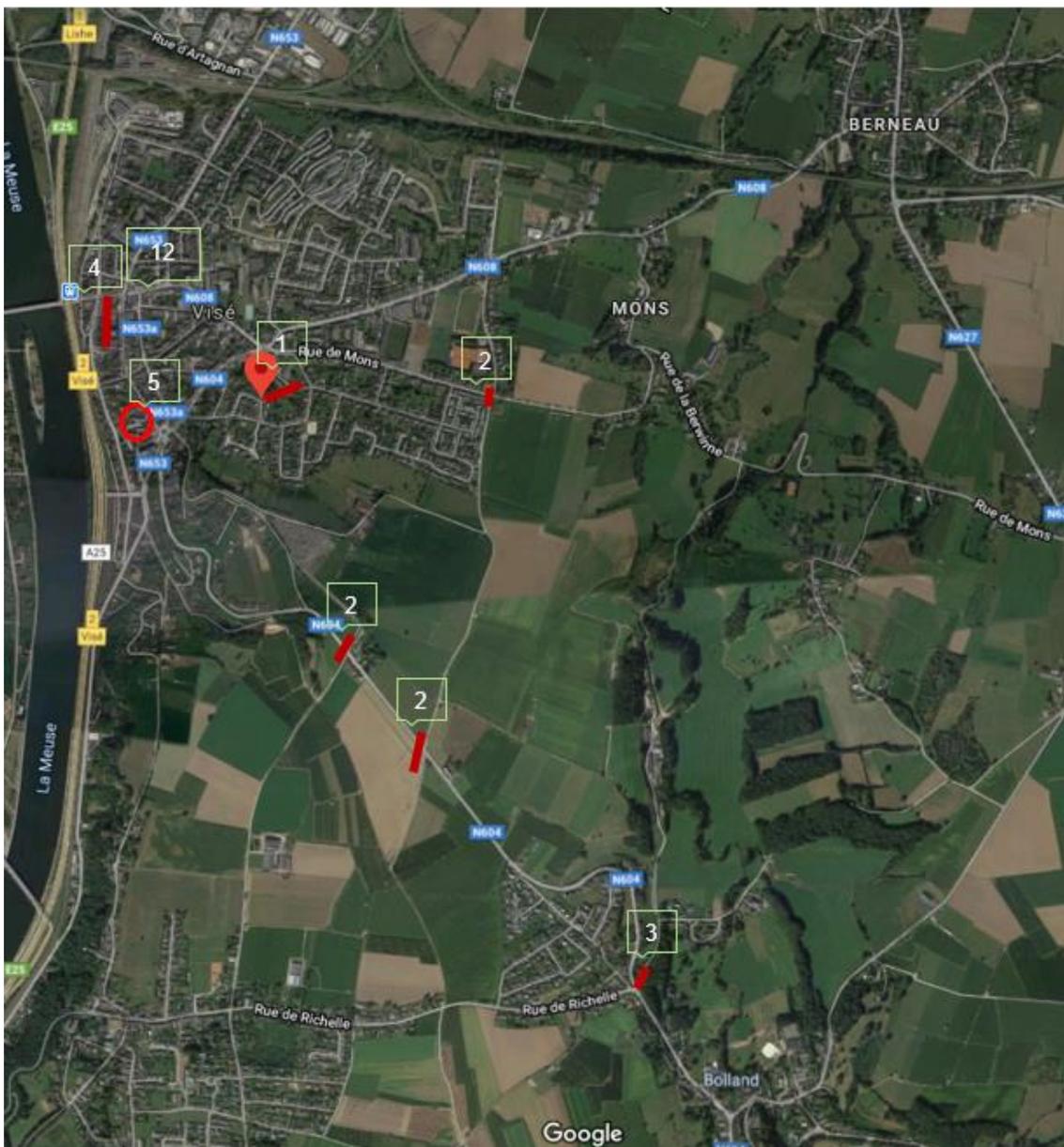


Figure 20 : signaux C3 D10 D11

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

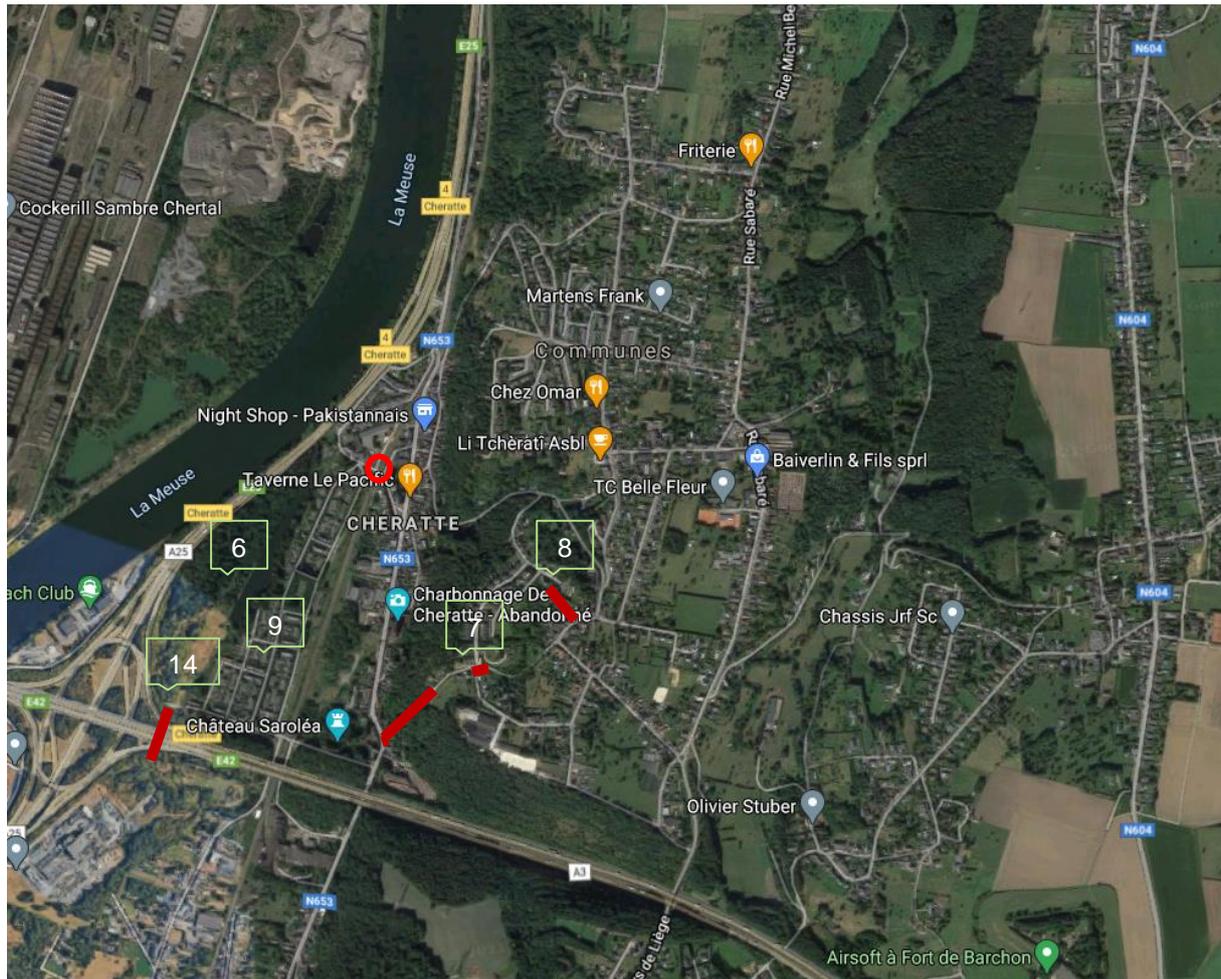
On peut également adopter une signalétique directionnelle destinée aux piétons en mentionnant les destinations et le temps de parcours à pied, par exemple « maison communale  4 min → ».

## Sur Visé



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

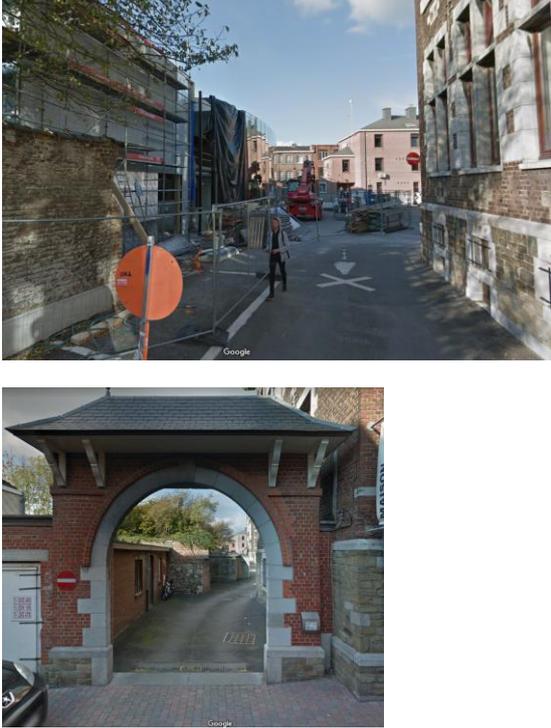
## Sur Cheratte



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

Liste des interventions souhaitées

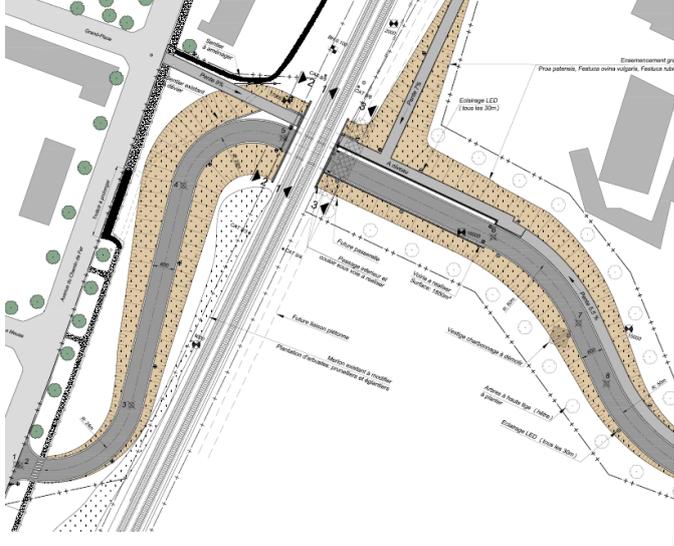
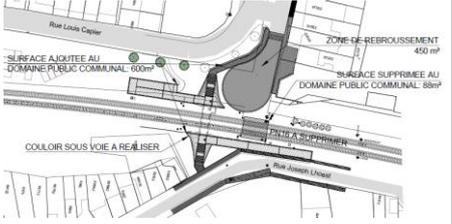
N°	Lieu	Description / photo	Proposition
1	Visé - allée des Abeilles		Maintien des infrastructures  Signalisation cohérente aux 2 extrémités  
2	Visé – rue Dalhem # chemin n° 7		Sécurité des traversées des cheminements piétons (loisirs) et cyclistes (RAVeL) - marquages au sol de la traversée vélo à bien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

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

N°	Lieu	Description / photo	Proposition
11	Visé - Chemin de Goirhé – liaisons douces Pléiades		<p>Signalisation accès RAVeL + arrêt TEC rue des Ecoles – ligne 240 – plateau + SUL existant (OK)</p> 
12	Place Reine Astrid		<p>Observer l'appropriation des lieux par les piétons et les cheminements vers le parking couvert payant.</p>
13	Devant le pont		<p>Mise en valeur des ouvrages d'exception pour modes doux, suggestions d'améliorations possibles :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Goulotte pour vélo et encore mieux pour poussette –</li> <li>• Panneau de signalisation vers accès RAVeL+ direction</li> <li>• Assurer l'entretien des murets et la propreté des lieux pour encourager son usage par les modes doux</li> </ul>

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

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

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

## FICHE ACTION 04 : RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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

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

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

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

### FINANCEMENT

Droit de tirage PIMACY

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir tableau récapitulatif

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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

### IMPACTS

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

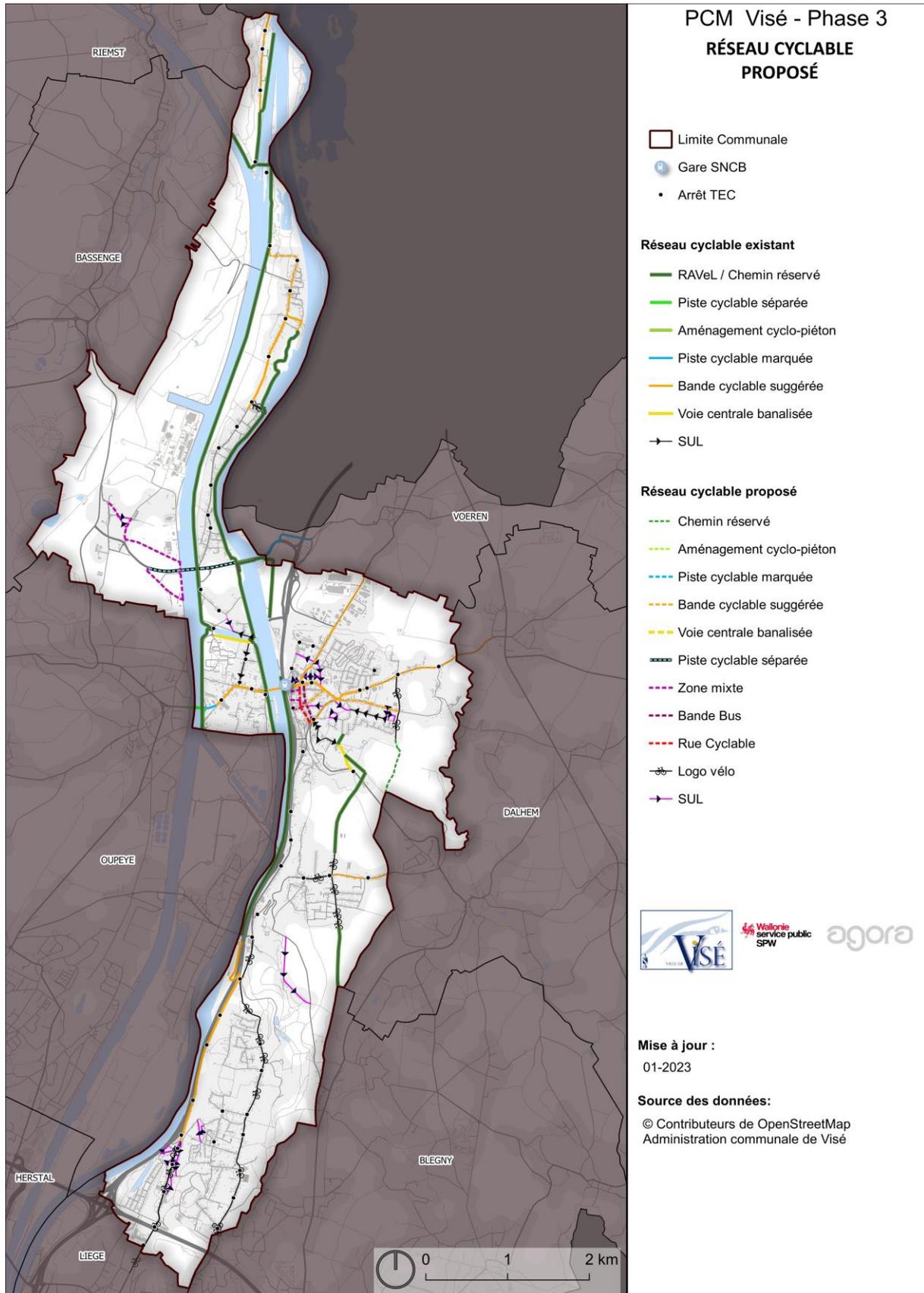


Figure 21. Réseau cyclable proposé à l'échelle communale

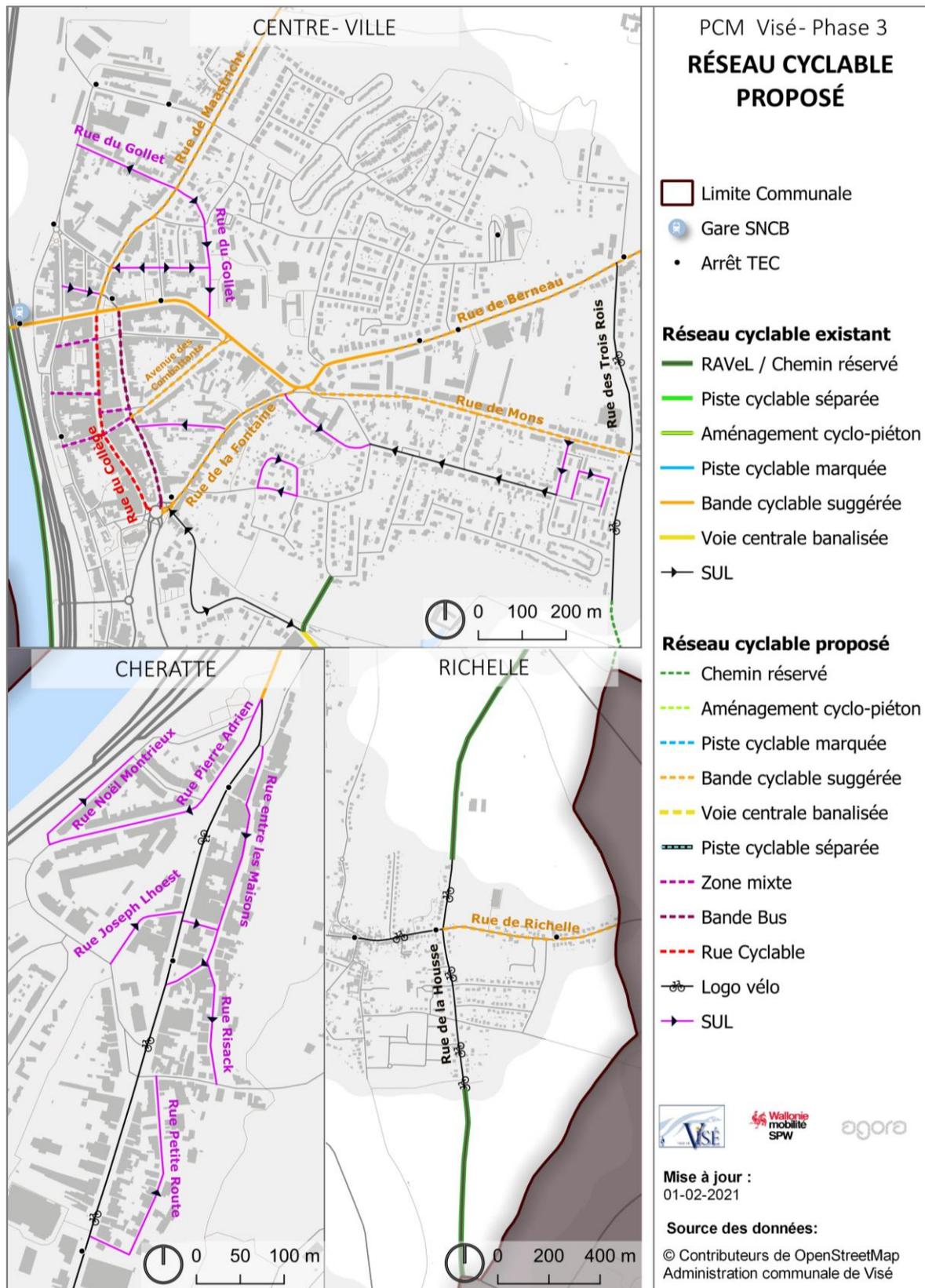


Figure 22 : Réseau cyclable proposé - Détail par entité (Centre-ville, Cheratte et Richelle)

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

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

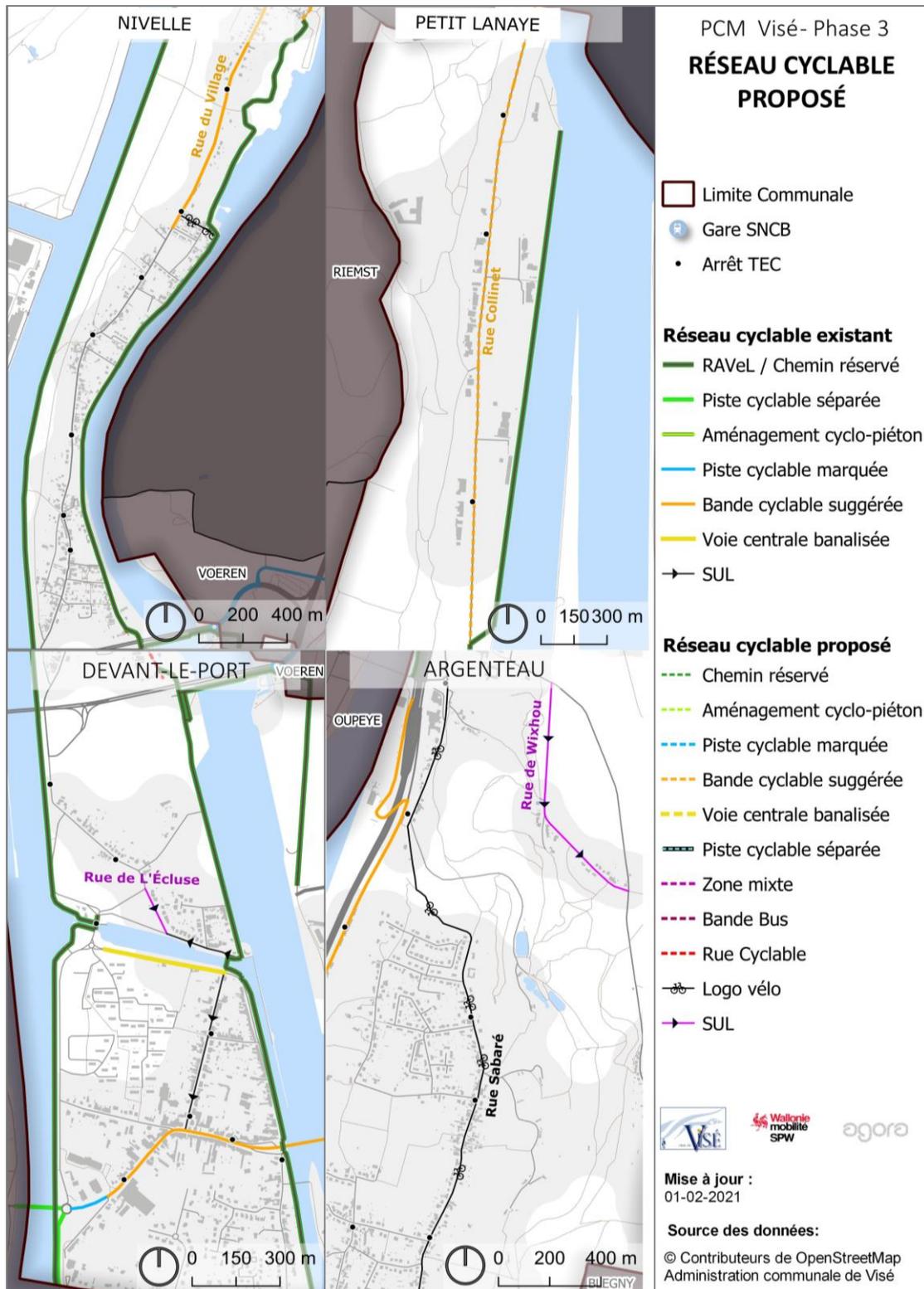


Figure 23. Réseau cyclable proposé - Détail par entité (Lixhe, Lanaye, Devant-le-Port et Argenteau)

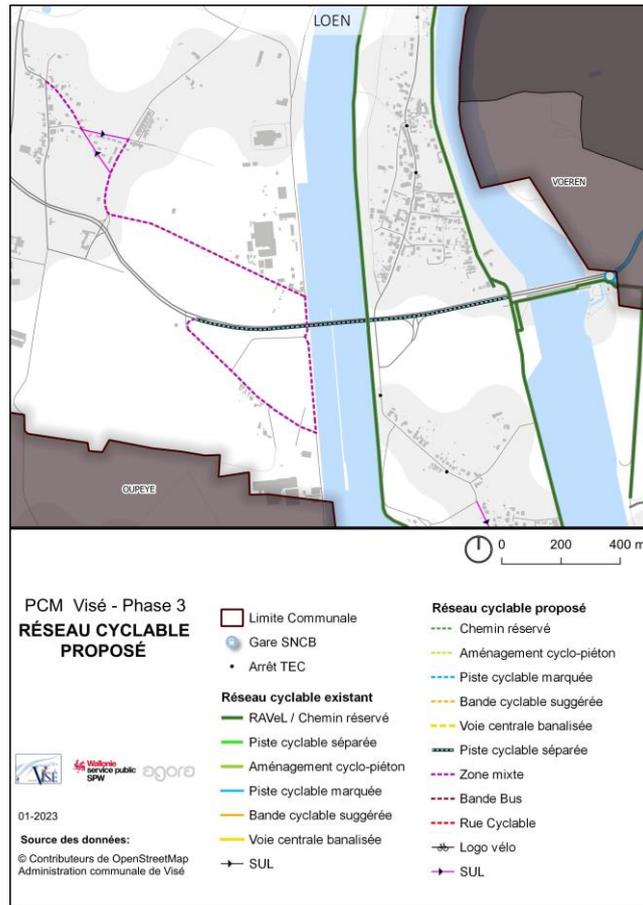


Figure 24 : réseau cyclable projeté - détail liaison Loën-Visé - source : Agora

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS POUR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

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

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

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

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

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

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

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

Aménagements cyclables proposés (hors SUL)

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

Localisation	Rue(s) concernée(s)	Aménagement proposé	Priorité	Remarques	Largeur (m)
	Rue du Perron	<b>Zone mixte</b>	Court terme	Zone 20	3,7
	Rue des Béguines	<b>Zone mixte</b>	Court terme	Zone 20	3,8
	Rue de la Chinstrée	<b>Zone mixte</b>	Court terme	Zone 20	3,3
	Rue des Trois Rois	<b>Logo vélo</b>	Court terme	Liaison vers le futur chemin réservé qui borde Dalhem	3,7 – 4,7
<b>Petit Lanaye</b>	Rue Collinet	<b>BCS</b>	Moyen terme	Liaison vers Maastricht (NL)	5,8 - 7
<b>Lanaye</b>	Rue du Village	<b>BCS (Prolongement)</b>	Moyen terme	Liaison : Lanaye : RAVEL	5,8 - 6
	Rue des Battes	<b>BCS</b>	Moyen terme	Liaison : Lanaye : RAVEL	5,2
<b>Nivelle</b>	Rue Joseph Claessens	<b>Logo vélo</b>	Court terme	Liaison : Nivelle : RAVEL	5,3
<b>Loën-Visé (**)</b>	Rue des Cimentiers	<b>PCS</b>	Long terme	Voirie 4 bandes avec berme centrale	14.6
<b>Richelle</b>	Rue de l'Oseraie / Rue de la Housse	<b>Logo vélo</b>	Court terme	Liaison de deux Chemins Réservés de part et d'autre	4,6
	Rue de Richelle (partie Ouest)	<b>Logo vélo</b>	Court terme		5,5
	Rue de Richelle (partie Est)	<b>BCS</b>	Court terme	Liaison avec Dalhem	6,5
<b>Argenteau</b>	Rue Sabaré	<b>Logo vélo</b>	Court terme	Axe important	5,8
<b>Cheratte</b>	Rue de Visé (N653)	<b>Logo vélo</b>	Court terme	Axe important	9,2 - 9,4

Figure 25 : Tableau des aménagements projetés

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

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

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

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

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



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



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

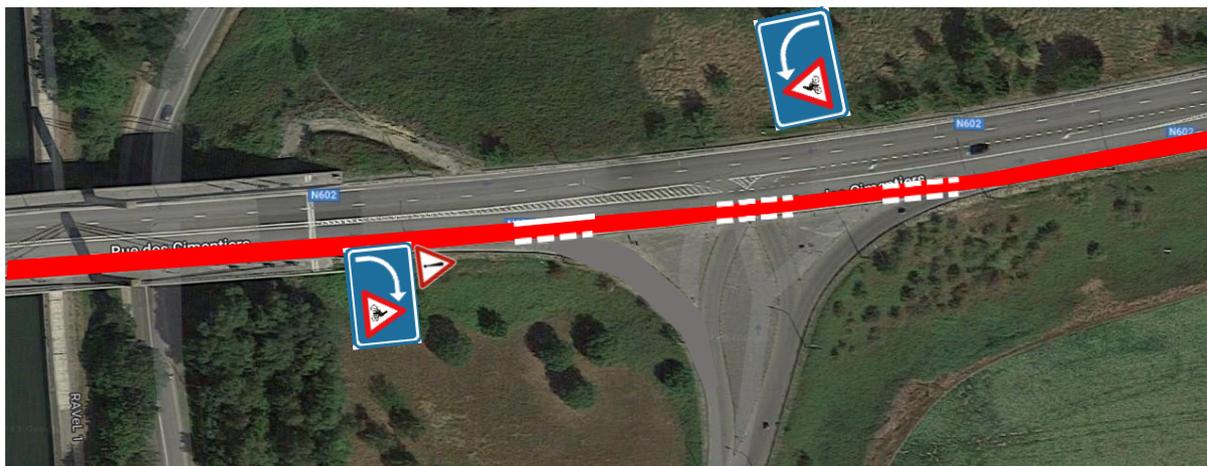


Figure 29 : dangers du passage de la PCS au niveau des bretelles de la rue de l'Ecluse - source : Agora

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

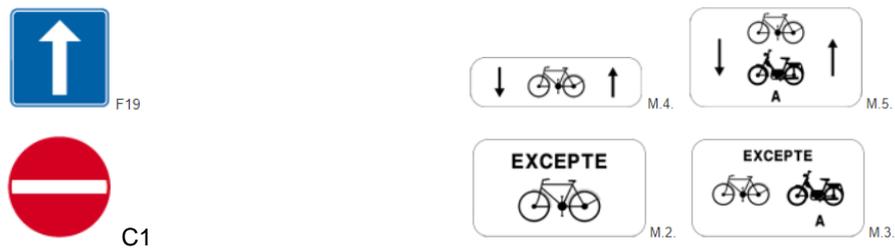
Toutefois, les interventions de génie civil restent importantes pour adapter le gabarit de l'axe surtout au niveau des bretelles d'accès conçues à l'époque pour du charroi motorisé de type industriel. Cette voirie a plutôt vocation de desservir carrière, grosses entreprises chimiques, centrales à béton.

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

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

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

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



### SUL proposés

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

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

- Limitation de vitesse à 30 ou 50 km/h :** Au sein du territoire communal on observe de nombreux tronçons où la largeur de la voirie ne permet pas la mise en place d'aménagements cyclables (largeur totale inférieure à 5 m), malgré la nécessité d'une connexion cyclable afin de donner continuité au réseau et de sécuriser les usagers ; il est toutefois possible de signaler la présence du passage de cyclistes, de façon à sécuriser ces derniers : lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h sur le tronçon de voirie concerné, un logo vélo est apposé au sol (un logo à répéter à chaque 50 m). Lorsqu'elle est limitée à 30 km/h, une rue cyclable est recommandée, si la configuration de la voirie le permet.
- Voie centrale banalisée (VCB) :** ce type d'aménagement est utilisé lors d'un trafic peu dense ; il prévoit une largeur minimale de chaque bande latérale de 1,25 m et une largeur de la voie centrale comprise entre 2,5 m et 3,5 m ; les vitesses sur les voiries où ce type d'aménagement est appliqué doivent être de 70 km/h maximum. La voie centrale banalisée présente un rapport **coût/efficacité** intéressant.



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

- Bande cyclable suggérée (BCS) :** dans le cas où l'aménagement d'une piste cyclable séparée n'est pas possible, la bande cyclable suggérée permet de signaler la **présence** éventuelle du cycliste ainsi qu'indiquer la **meilleure position** à adopter au sein de la rue ; en rétrécissant visuellement la chaussée, un ralentissement de la circulation est aussi généré. Il s'agit du type d'aménagement le plus souvent proposé à Visé grâce à son adaptabilité à des gabarits assez étroits. Les profils ci-après montrent les largeurs minimales à garder afin d'aménager de façon correcte la bande cyclable suggérée au sein de la voirie (Source : Les bandes cyclables suggérées – SPW) :

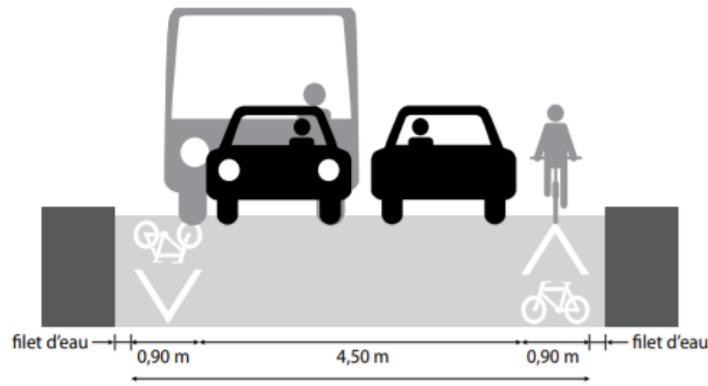


Figure 31. Profil de dimensionnement vélo-auto-auto-vélo sans bande de stationnement

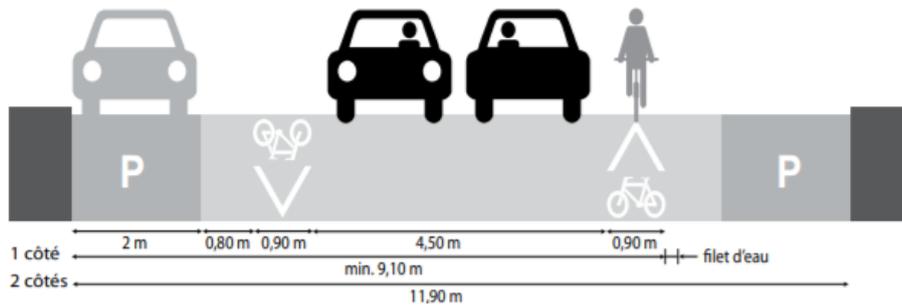


Figure 32. Profil de dimensionnement vélo-auto-auto-vélo avec bande de stationnement latéral (d'un ou des deux côtés). En l'absence de stationnement d'un des deux côtés de la voirie, la zone tampon (80 cm) peut être ramenée à la largeur du filet d'eau (20 - 30 cm)

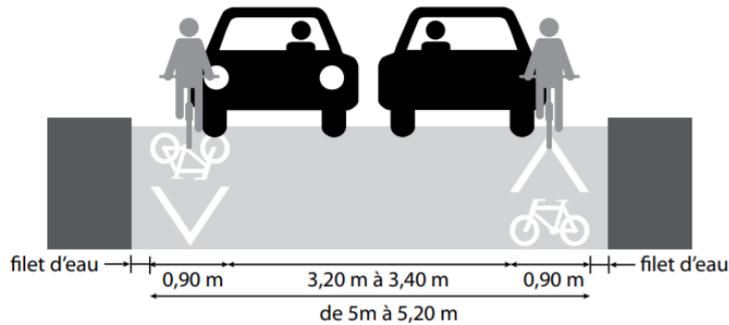


Figure 33. Profil de dimensionnement vélo-auto-vélo sans bande de stationnement

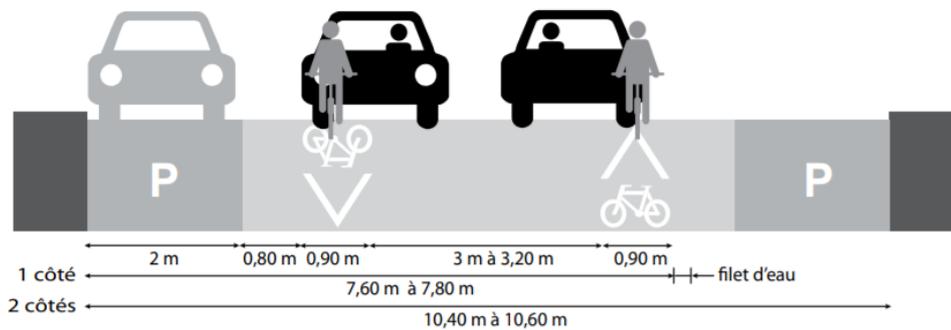


Figure 34. Profil de dimensionnement vélo-auto-vélo avec bande de stationnement (d'un ou des deux côtés) ; en l'absence de stationnement d'un des deux côtés de la voirie, la zone tampon (80 cm) peut être ramenée à la largeur du filet d'eau (20 - 30 cm)

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



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

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



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

## SOURCE À CONSULTER

### SECUROTHEQUE

Dossier thématique de la Sécurothèque

Fiche n°39 quel aménagement choisir ?

Fiche n°71, 90, 286, 290, 291, 295, 296 [les\\_sites\\_partages\\_bus-velo.pdf](https://www.wallonie.be/les_sites_partages_bus-velo.pdf) (wallonie.be)

## FICHE ACTION 05 : INFRASTRUCTURES DE STATIONNEMENT VÉLO

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

Ville de Visé  
SPW  
TEC et SNCB  
GRACQ

### FINANCEMENT

Subsides TEC pour abris voyageurs et vélos

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Variable suivant modèle

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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

### IMPACTS

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

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS POUR LES

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

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

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

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

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

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

## LES ÉQUIPEMENTS CONSEILLÉS POUR L'ESPACE PUBLIC

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

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

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

On placera les arceaux de préférence :

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

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



Figure 37 : modèle d'arceau en U



Figure 38 = modèle d'arceau en acier plat

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



	Description	Schéma	Caractéristiques		
			Protection contre le vol et le vandalisme	Durée de stationnement	Adéquation pour une utilisation Jour / nuit
Mini	Espace de stationnement non couvert, à l'extérieur		★	🕒	○
Midi	Espace de stationnement couvert, à l'extérieur		★	🕒🕒	○
Maxi	Locaux fermés / Endos 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 39. Tableau reprennent les options envisageables lors de la conception de places de stationnement vélo (Source : CeMathèque n°46)

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



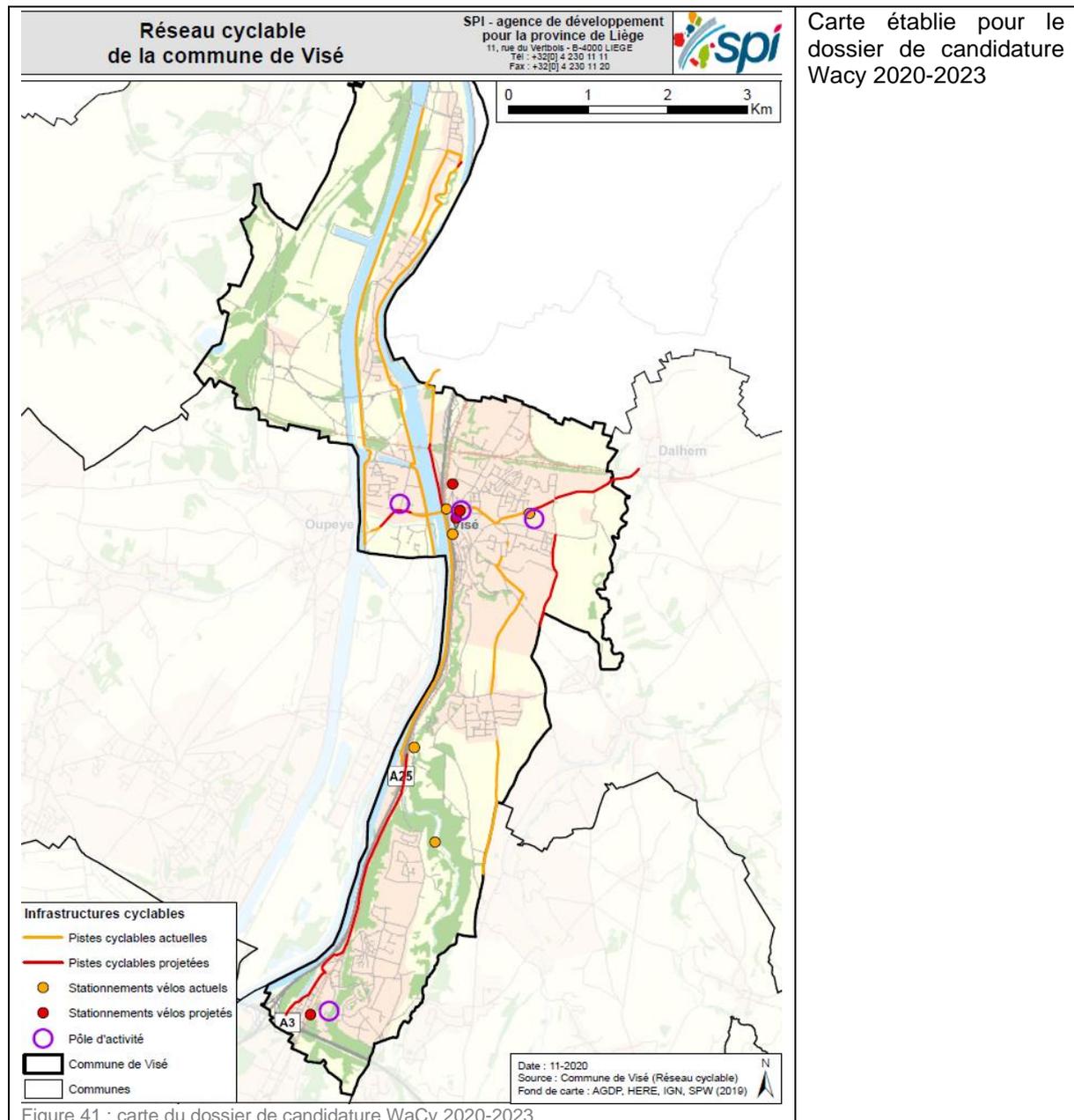
Figure 40 : modèle de parking vélo sécurisé avec boîtier d'accès relié à une application digitale

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

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

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

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



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

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

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

Voir fiche action n° 04 réseau cyclable structurant

## CRITÈRES D'ESTIMATION DES BESOINS

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

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

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

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

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

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

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

## INTERMODALITÉ VÉLO – BUS

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

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

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

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

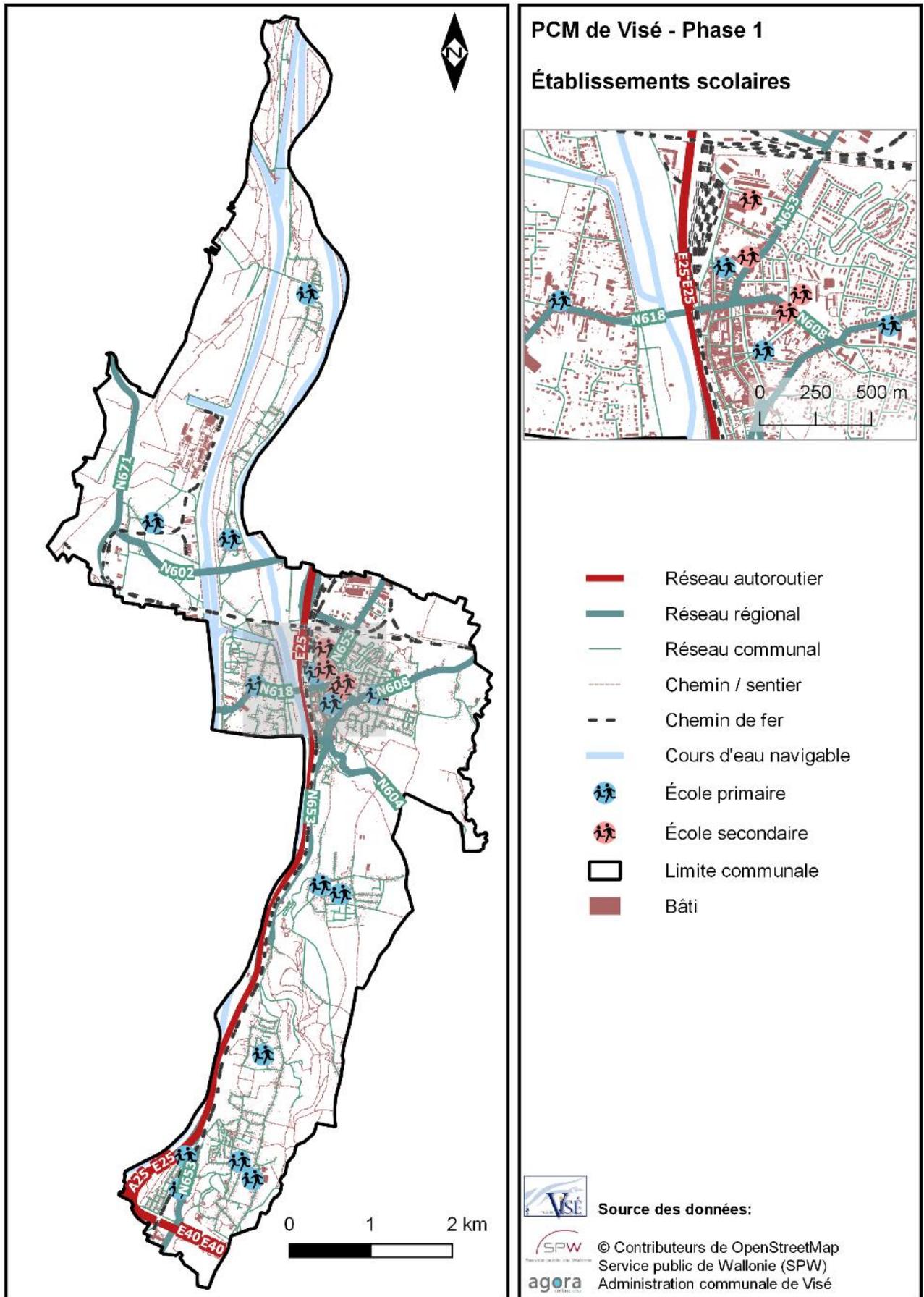


Figure 42 : localisation des établissements scolaires

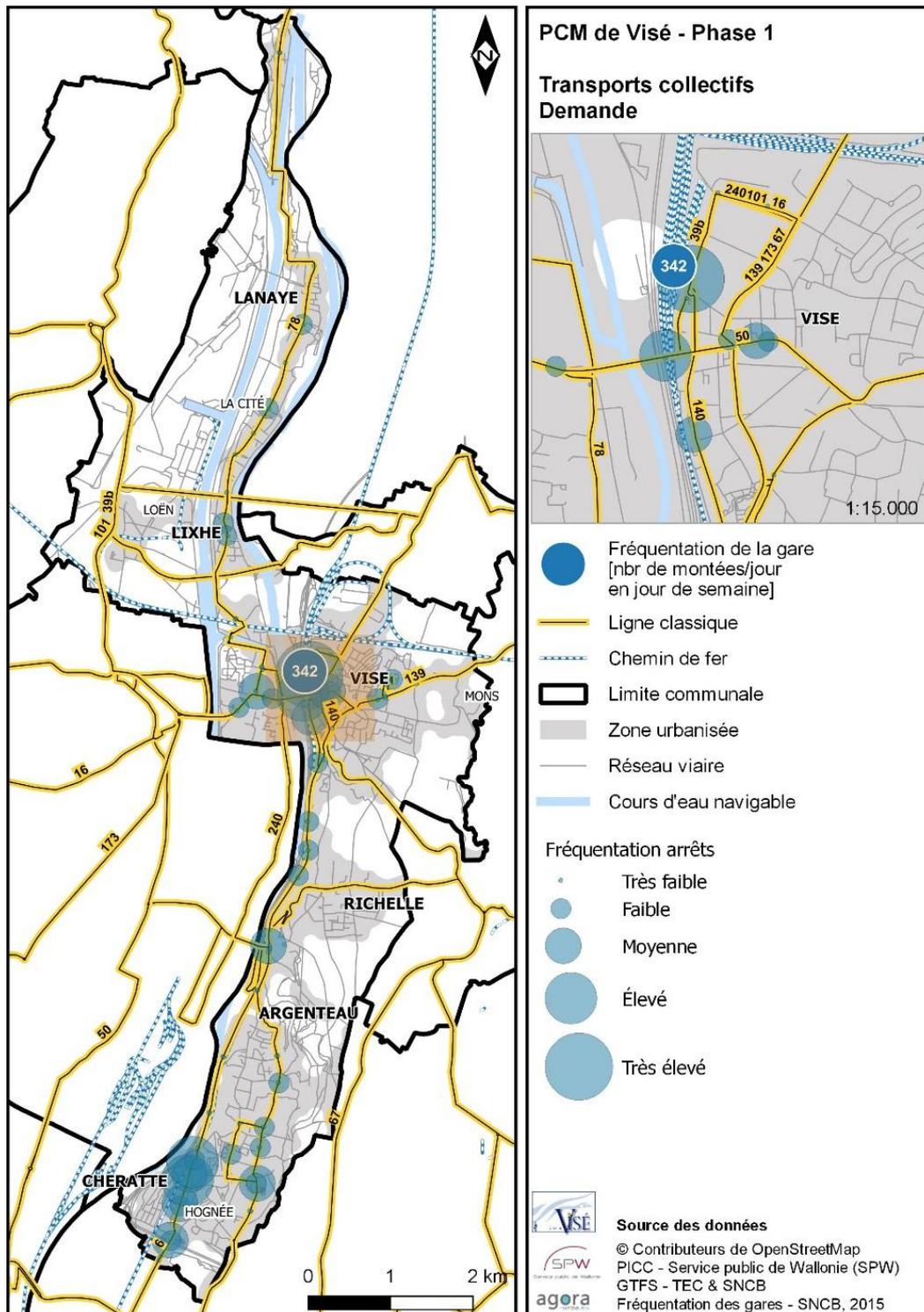


Figure 43 : demande aux arrêts de transport collectif

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

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

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

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



Figure 44 : pôle multimodal d'Argenteau

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## SOURCE À CONSULTER

SECUROTHEQUE :

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

Fiche n°39 quel aménagement choisir ?

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

Fiche stationnement de la Sécurothèque

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

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

#### Définition

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



#### Historique



- **Aux environs de 1880** : invention de la chaîne à vélo.



- **1888** : invention du pneumatique.



- **1895** : l'un des premiers VAE à moteur dans la roue recensé, et monté dans la roue arrière d'une draisienne.



- **1897** : l'un des premiers VAE à moteur pédalier recensé avec une transmission par poussoirs.



- **1899** : l'un des premiers VAE à moteur à friction sur le pneumatique recensé.



- **La période post-crise de 1929 jusqu'aux années 1980**, a vu l'émergence de nombreuses productions de petites séries. Les progrès significatifs en matière de motorisation électrique, d'électronique de puissance, et surtout de stockage d'énergie par accumulateurs rechargeables ont complètement modifiés la conception de deux roues.



- **1993** : la technologie Yamaha au service du VAE ce qui a ouvert une ère nouvelle où la technologie devait aller à la rencontre des besoins des utilisateurs. Ainsi, l'offre s'est considérablement élargie depuis.

### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

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

### FINANCEMENT

Divers

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

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

### IMPACTS



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

+

Les VAE connaissent un développement considérable depuis le début des années 2000. Aujourd'hui, ils représentent un tiers des ventes en vélos en Belgique et cette proportion continue de progresser avec +3,2% entre 2014 et 2015<sup>1</sup>.



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

-

- Un moyen pratique et confortable.
- Une solution écologique pour la diminution de la pollution de l'air et autres. Les VAE ont l'avantage de ne presque pas produire de CO<sub>2</sub> ni aucun autre gaz à effet de serre ou de particules fines. On peut aussi les adapter à la plupart des énergies renouvelables<sup>2</sup>.
- Les bénéfiques pour la santé et une bonne forme physique.
- Distances parcourues : plusieurs études<sup>3</sup> ont montré que le VAE est le mode de transport le plus rapide dans un milieu urbain sujet à la congestion automobile avec une vitesse moyenne de 19km/h.
- Véloce et facile à manipuler le VAE offre une aisance de circulation sur diverses topographies (montées, vent, pentes, etc.).
- Le cout d'acquisition (entre 1000 et 4000€).
- Un poids important. Equipé d'une batterie et d'un moteur, son poids est un inconvénient pour les cyclistes.
- La batterie reste un des points faibles du VAE. En moyenne, il faut recharger la batterie tous les 30 à 70km
- La batterie d'un VAE est aussi sensible aux différences de température et aux chocs. La distance effective parcourable diminue en hiver.
- Les distances de freinage sont plus importantes.
- La maniabilité du VAE est réduite par son poids plus important, ce qui entraine plus fréquemment des pertes de contrôles de l'utilisateur.
- Augmentation du nombre d'accidents impliquant un vélo et/ou un piéton par manque d'habitude de cohabitation

<sup>1</sup> Source : Velofollies, 2015

<sup>2</sup> Un panneau solaire de 30cm<sup>2</sup> placé sur le toit d'une habitation peut recharger le VAE pour environ 5000km.

<sup>3</sup> 6-t, 2014, BFU, 2015, etc.

### Fonctionnement

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



Figure 45. Eléments du fonctionnement du VAE

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



Figure 46. Batterie VAE lithium

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

### Législation

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

Ainsi, le VAE est défini par :

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

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

### Tendances

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

### Infrastructure / Pistes cyclables

---

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

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

### → **Les bornes électriques**

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

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

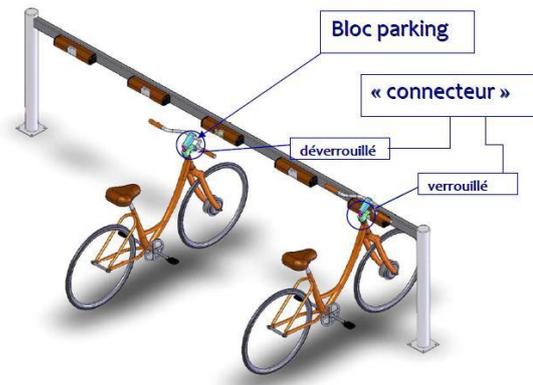


Figure 47. Bornes électriques et stations de recharge des VAE

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

Le centre culturel

Le centre sportif

L'Etang de la Julienne

La Capitainerie

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

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

### **Gestion de la vitesse**

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

## Les primes régionales à l'achat.

---

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

## Stationnement

---

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

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

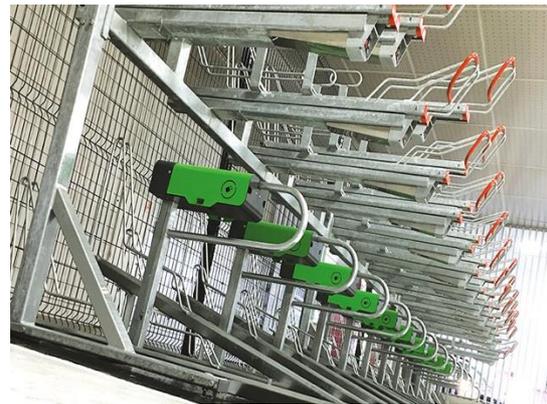


Figure 48. Un stationnement adapté aux besoins des VAE est nécessaire

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

## Signalétique

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

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



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

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

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

## Contrôles

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

## Information et sensibilisation

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

## FICHE ACTION 07 : PROMOTION DU TRANSPORT EN COMMUN

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

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

### FINANCEMENT

Sources inconnues  
Budget promotion TEC et SNCB

### IMPACTS

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

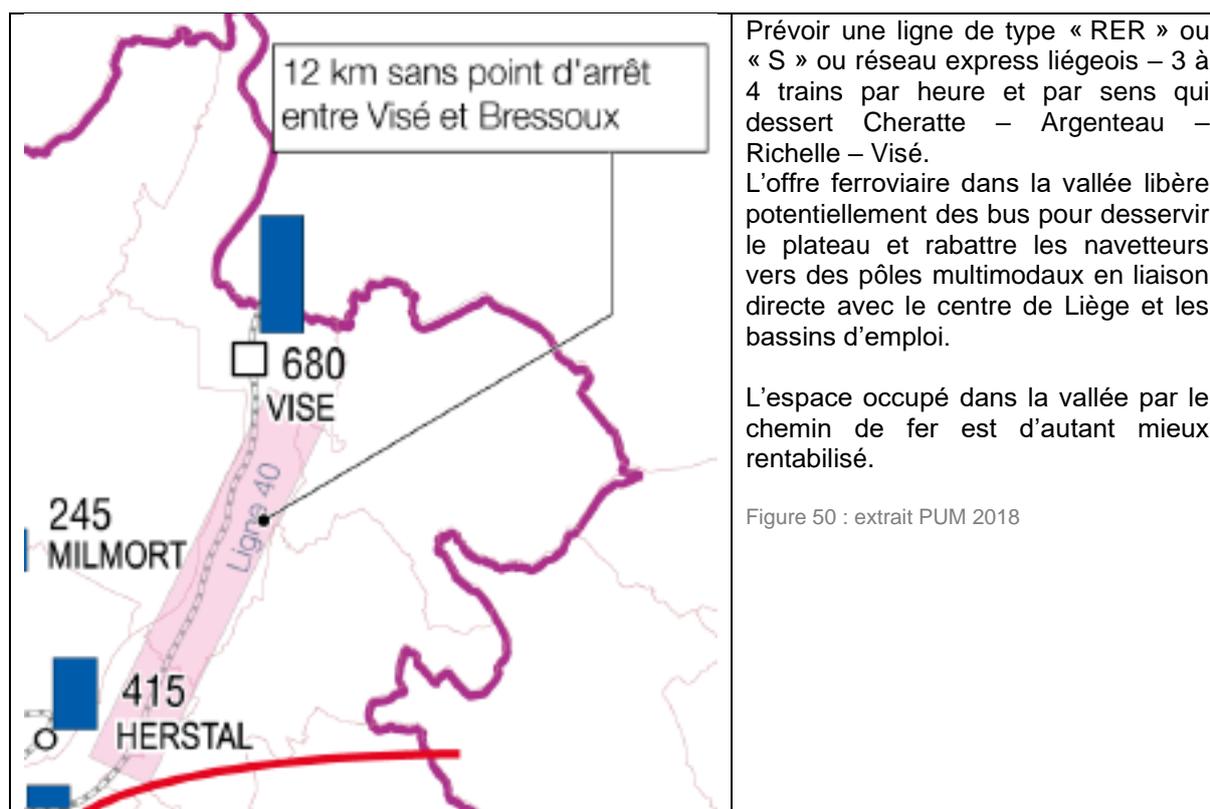
## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

### ATTRACTIVITÉ DU CHEMIN DE FER

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



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



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

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



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

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

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

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

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

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

## ATTRACTIVITÉ DU RÉSEAU TEC

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Actions pour encourager les déplacements en transport en commun**

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

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

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

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

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

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

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

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

## FICHE ACTION 08 : CHARTE POUR LES AMÉNAGEMENTS DES ARRÊTS TEC

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

Ville de Visé  
SPW  
TEC  
Tous à pied  
Atingo

### FINANCEMENT

Subsides TEC pour abris voyageurs et vélo

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir dossier TEC guide des bonnes pratiques

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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

### IMPACTS

- |   |   |
|---|---|
| + | • Sécurisation et continuité des cheminements piétons |
|   | • Accessibilité PMR                                   |
| - | • X   |

### MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

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

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

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

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

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

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



Photo 1 : source google image

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

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

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

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



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

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

Ville de Visé  
Liège Métropole  
SPW  
GRACQ  
Tous à pied

### FINANCEMENT

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

### IMPACTS

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

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS AU NIVEAU DES ÉCOLES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## A. SENSIBILISATION DANS LES ÉCOLES

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

### OUTILS PÉDAGOGIQUES

La région wallonne propose des outils pédagogiques sur son site directement téléchargeables <sup>4</sup>

### FORMATIONS DES ENSEIGNANTS

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

Deux nouveaux guides publiés en 2021 sont à la disposition sur demande auprès de la cellule EMSR [emsr@spw.wallonie.be](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.
- **Le brevet du cycliste** : le brevet du cycliste permet de valider les compétences acquises lors des formations pour les élèves et le test est organisé en cinquième primaire ; il s'agit également d'une occasion pour organiser des **actions vélo**. Cette initiative est proposée à partir de 10 ans

---

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

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

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

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

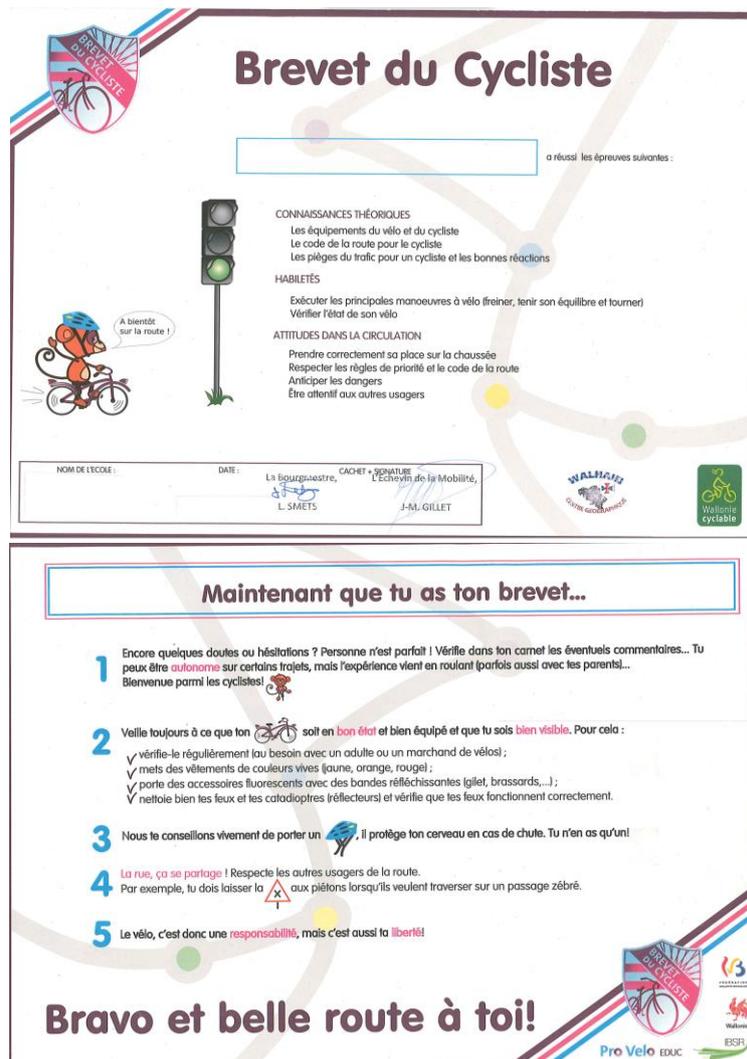


Figure 53. Exemple de certificat délivré en cas de réussite du brevet du cycliste (Source : ProVélo)

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

Cette initiative a pour conséquence :

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



## LA MARCHÉ À PIED

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



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

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

### Le *pédibus* :

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

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

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

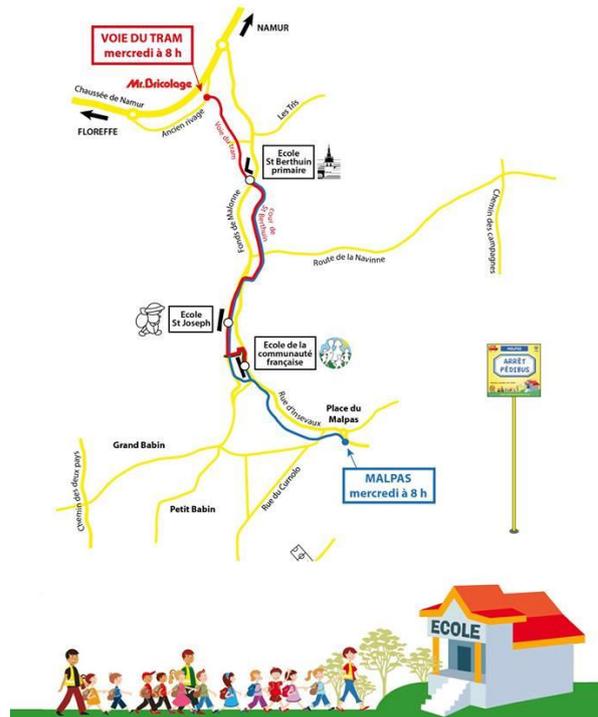


Figure 55. Exemple d'itinéraires de pédibus (Source : école Saint-Joseph Malonne – Namur)

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

Le CeM peut aider à mettre cette dynamique en place

### LA RUE SCOLAIRE

La **rue scolaire** est une rue située à proximité immédiate d'un établissement scolaire réservée temporairement aux piétons, aux cycles, ainsi qu'aux speed-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 : Sécurothèque - mobilité infrastructures SPW) :

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

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



Figure 56 : extrait Sécurothèque

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

## CO-VOITURAGE SCOLAIRE

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

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

<sup>5</sup> 09/2022 – serait en faillite

## **B. LES PLANS DE DÉPLACEMENTS ENTREPRISES**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **C. SEMAINE DE LA MOBILITÉ**

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

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

#### D. UN SERVICE MOBILITÉ COMMUNAL

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

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

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

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

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

Il gère l'application du PCM.

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

## E. CENTRALES DE MOBILITÉ

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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

---

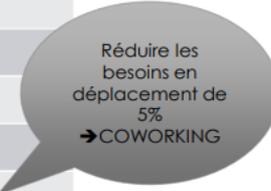
<sup>6</sup> (\*) [Mobilité CM - Charleroi Métropole \(charleroi-metropole.be\)](https://www.charleroi-metropole.be)

## INTERMODALITÉ OU COMMENT COMBINER DIFFÉRENTS MODES SUR SON TRAJET

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

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

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



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

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

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

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

### LE MOBIPÔLE : UN INFRASTRUCTURE MULTISERVICES POUR FACILITER L'INTERMODALITÉ

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

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

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

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

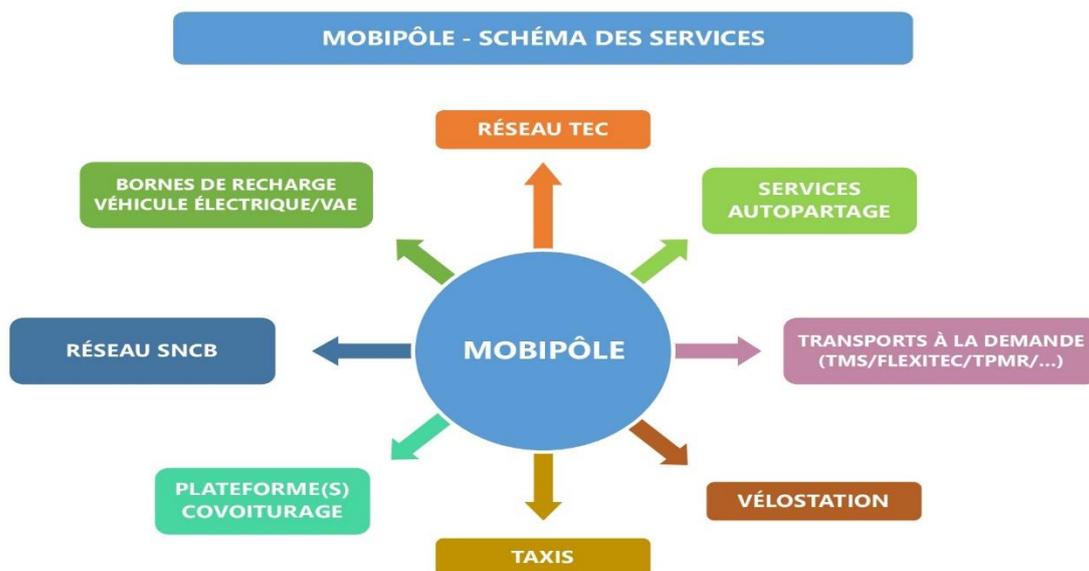
### UN PRÉALABLE ESSENTIEL : L'ACCÈS À UNE INFORMATION-VOYAGEURS COMPLÈTE ET À JOUR

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

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

### UN NOUVEL ÉCOSYSTÈME DE SERVICES POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU TERRAIN

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



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

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

### AUTOPARTAGE ET APPLICATIONS DIGITALES

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

Nous pouvons distinguer différentes formes d'autopartage :

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

Parmi les plateformes d'autopartages, nous pouvons relever :

- La plateforme coopérative tels WIBEE : [www.wibee.be](http://www.wibee.be)
- 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 CO-VOITURAGE

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

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

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

- **Carpool**, plateforme de covoiturage global proposée par Mpact ([www.carpool.be](http://www.carpool.be))
- **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** (FR) : <https://cmabulle.fr>

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

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

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

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

Visé peut aussi faire appel au Bureau d'Etudes Espaces Mobilités chargé par le SPW d'identifier les sites ayant le plus de potentiel en termes de sites de covoiturage.

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

## **F. AMÉNAGER DES PARKINGS DE CO-VOITURAGE**

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

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

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

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

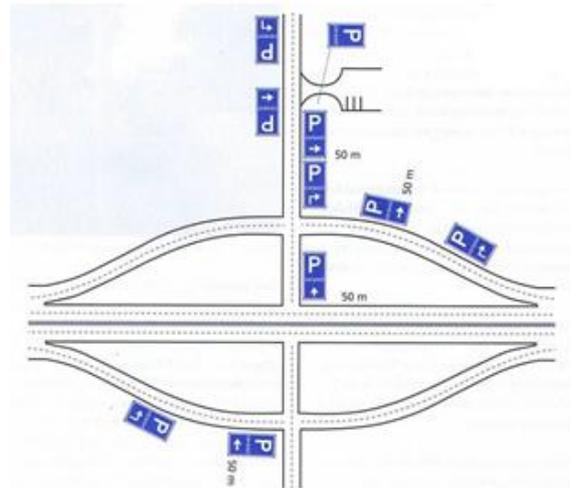


Figure 57. Exemple typique d'un parking de covoiturage bien accessible à la multimodalité

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

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



Figure 58. Exemples typiques d'une signalisation cohérente

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



Figure 59 : arrêt de bus mobipôle Argenteau



Figure 60 : parking covoiturage mobipôle Argenteau

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



Figure 61 : traversée difficile piétons / vélos échangeur Argenteau

## SOURCES À CONSULTER

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

## AUTRES PARTENAIRES

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

## FICHE ACTION 10 : INFORMATION AU CITOYEN

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

#### Contexte

Un plan de mobilité concerne l'ensemble de la population. Il est, par conséquent, indispensable de **l'informer**, de la **sensibiliser** pour qu'elle comprenne les tenants et aboutissants de la mobilité ainsi que des actions. Les acteurs publics (la commune de Visé, l'Etat fédéral, la Région Wallonne, le SPW, la Province, etc.) ont chacun un important rôle à jouer à ce sujet. La promotion d'une mobilité plus durable appelle évidemment le déploiement de multiples moyens, d'autant que nous sommes presque tous habitués à la voiture et qu'il s'agit en quelque sorte de se désintoxiquer.

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

#### Objectifs

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

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

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

### FINANCEMENT

Commune de Visé

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Action non chiffrée

### IMPACTS

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Fréquentation des pages mobilité du site communal

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

---

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

Les actions proposées de communication sont les suivantes :

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

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

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

✓ **Piétons**

- Faire la promotion des sentiers et ruelles.

✓ **Cyclistes**

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

✓ **Transports publics**

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

✓ **Voiture individuelle**

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

## FICHE ACTION 11 : HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU ROUTIER

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

L'entretien et la signalétique doivent être constamment surveillés



Les traversées principales du centre-ville sont aussi régionales.

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

- X



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

Ville de Visé  
SPW

### FINANCEMENT

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

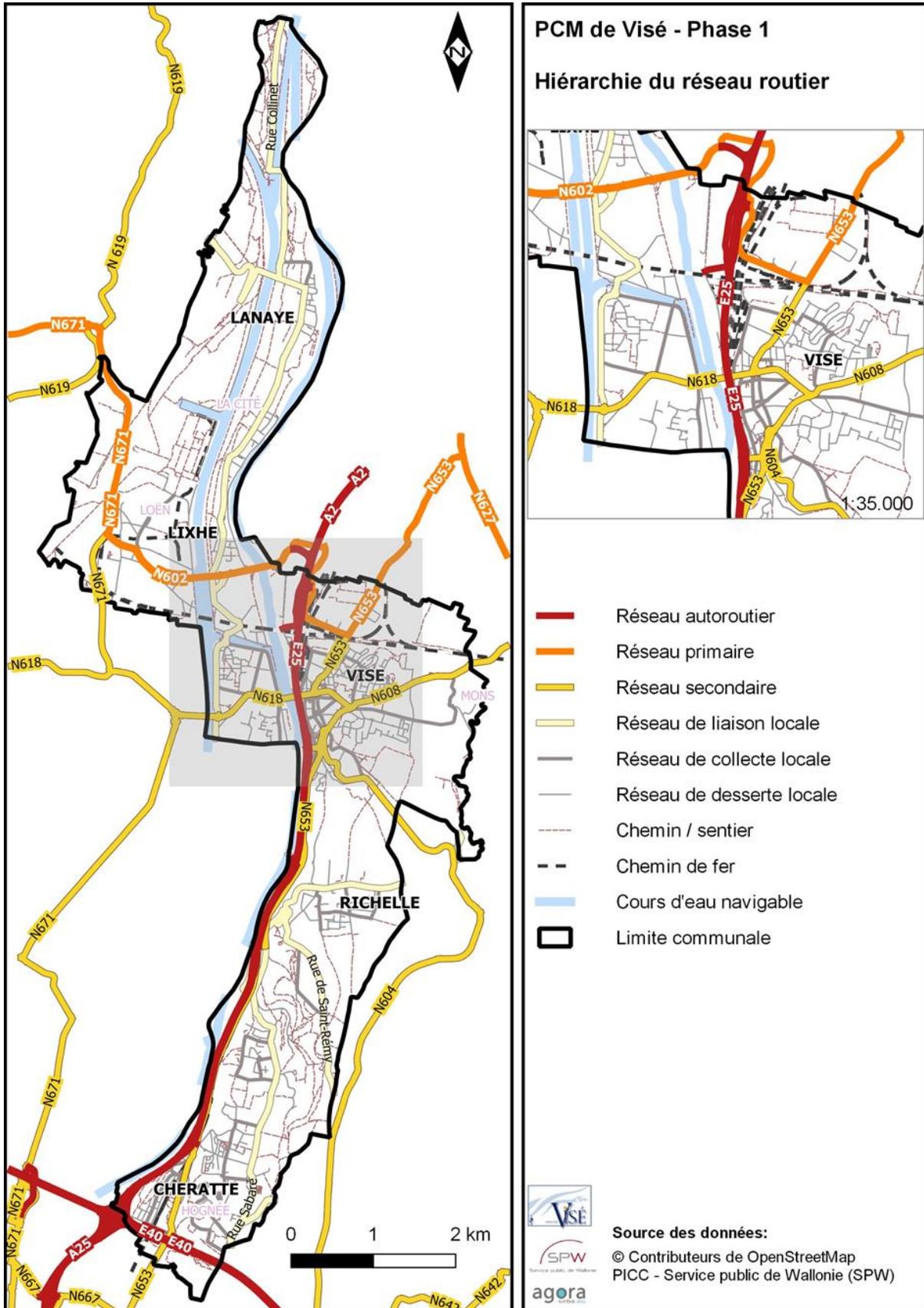
### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir tableau récapitulatif

### IMPACTS

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

MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS



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

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

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

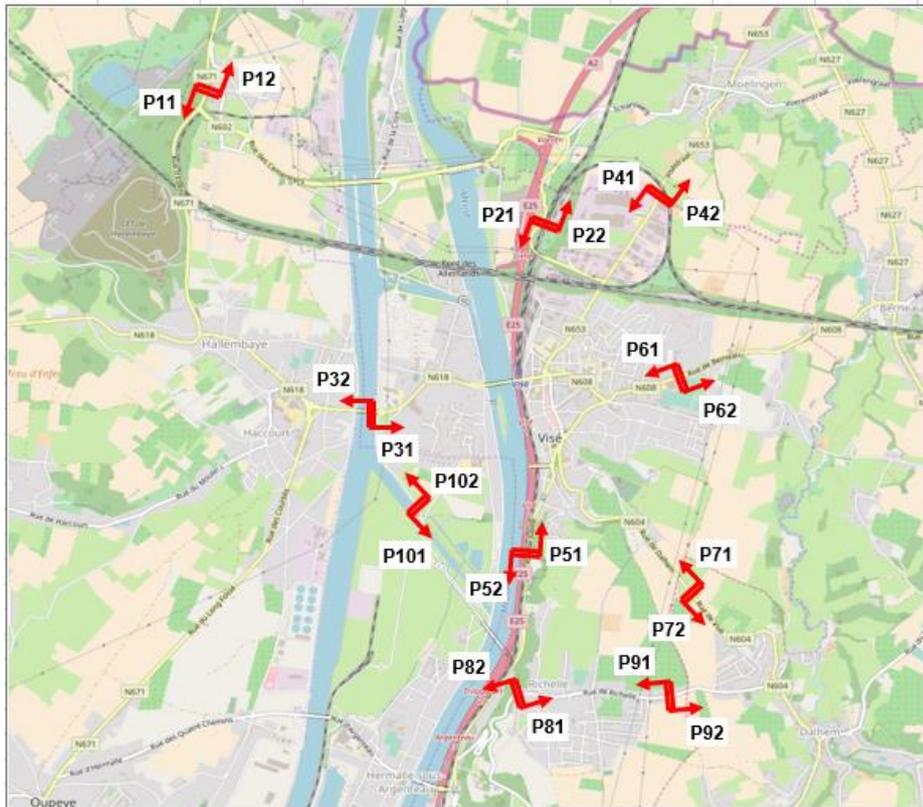
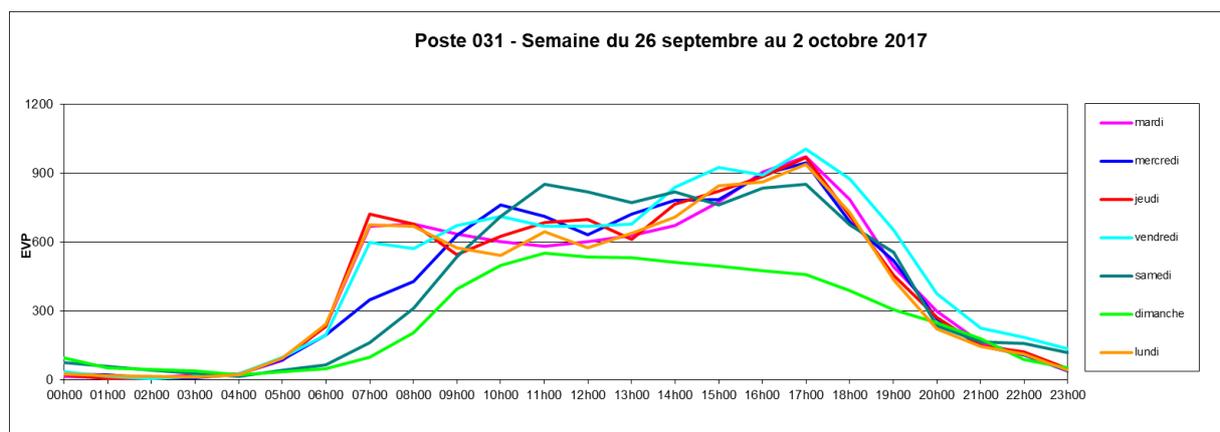
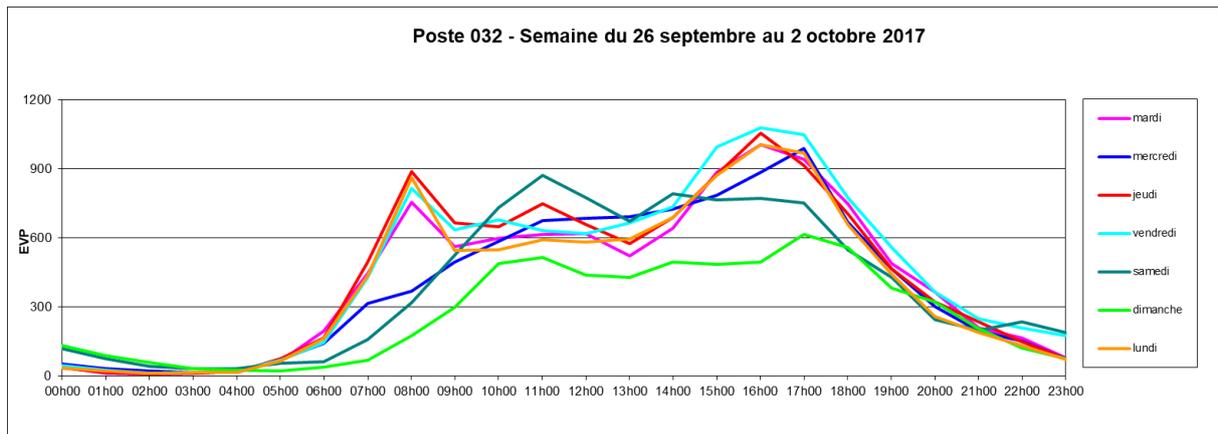


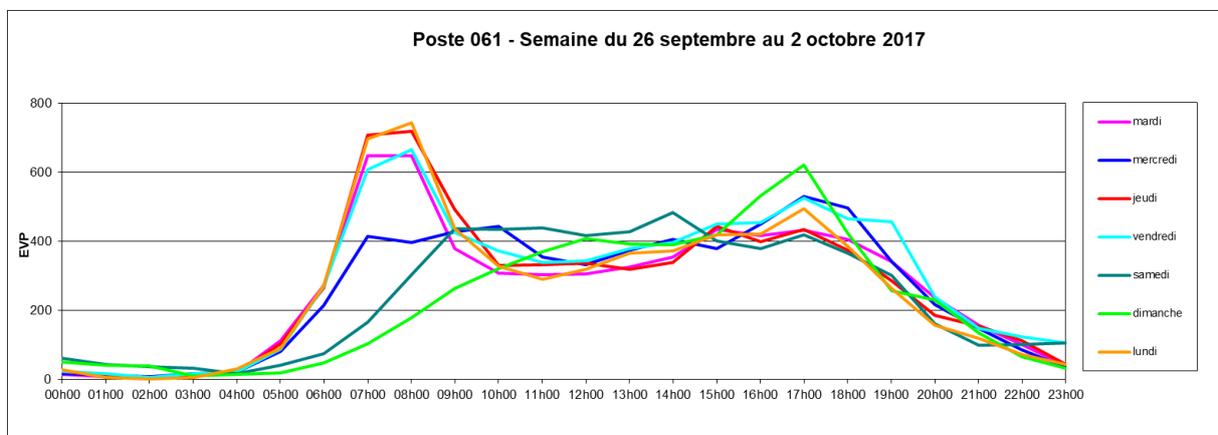
Figure 62 : extrait phase 1 du diagnostic agora



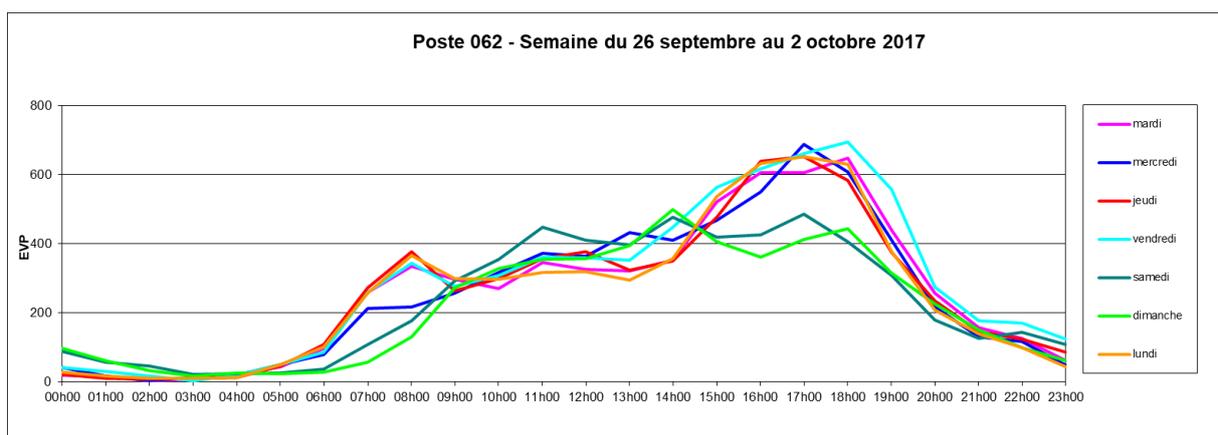
L'entrée dans Visé au niveau de l'avenue du Pont démontre un trafic constant à partir de 6h jusque 18h, même le samedi qui traduit l'activité commerciale de la ville. Ces courbes marquent des passages pour des trajets longs vu les extrêmes horaires.



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



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



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

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

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

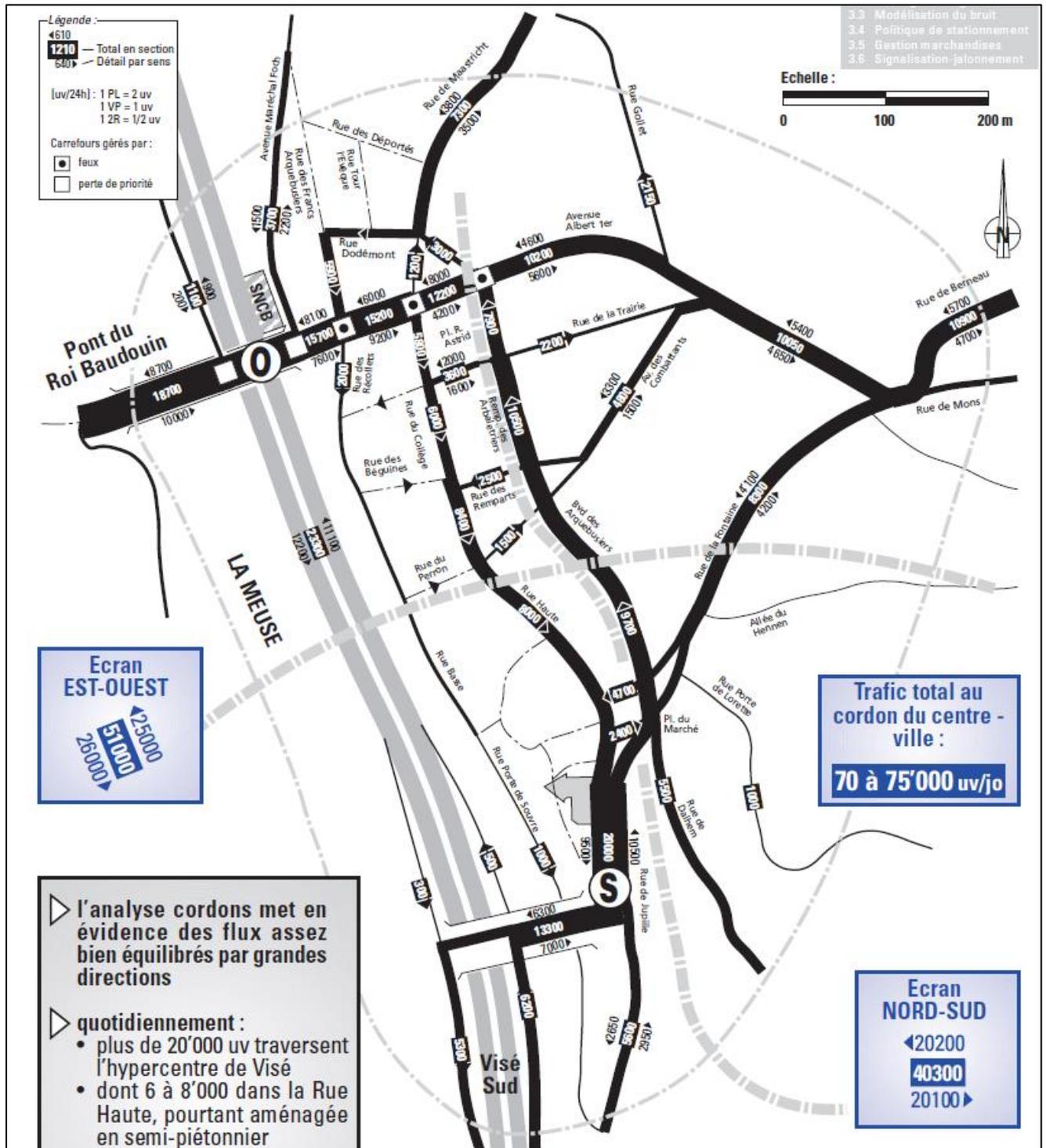
La fiche action zone apaisée n° 13 a repris plusieurs coupes-types intégrant des pistes cyclables marquées.

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

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

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

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



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

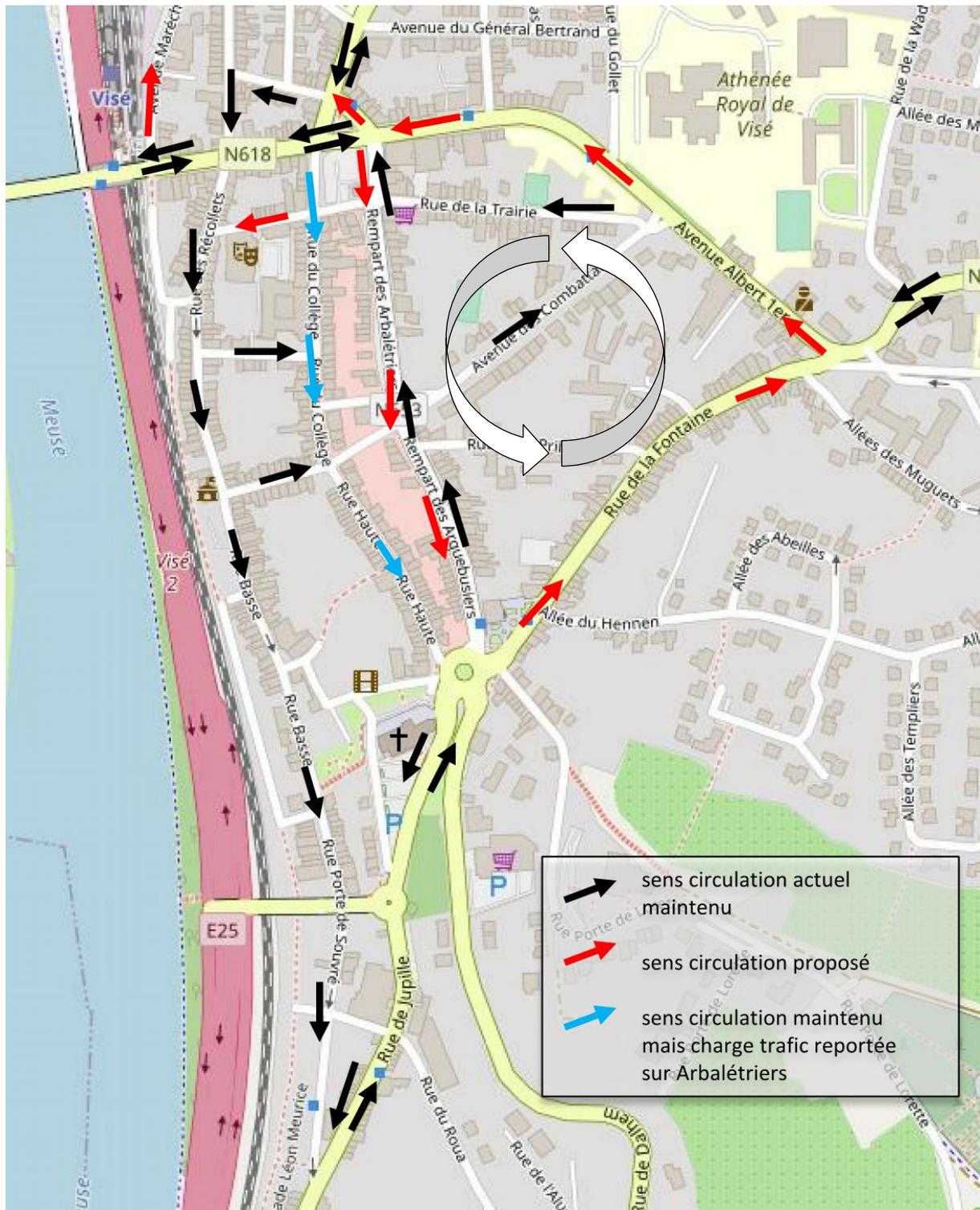


Figure 64 : variante de plan de circulation pour le centre-ville de Visé

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

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

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

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

### Rue de la Fontaine – 12 m de largeur disponible



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

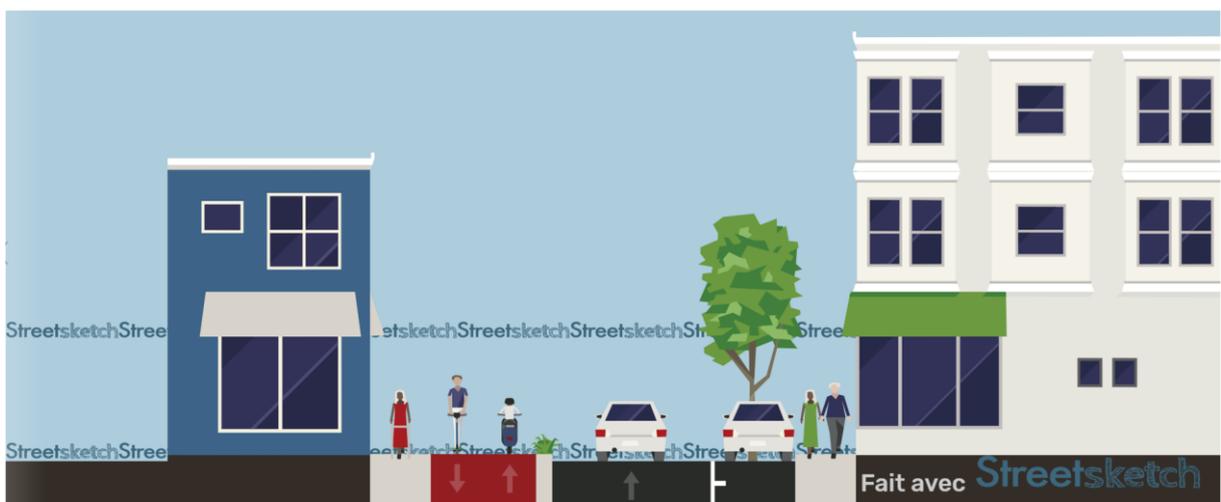


Figure 66 : variante de la rue de la Fontaine avec pistes cyclables à double sens



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

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



Figure 68 : exemple de bande bus + vélo

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

Dans le même esprit, si on met l'avenue Albert 1<sup>er</sup> en sens unique, dans le sens de la descente

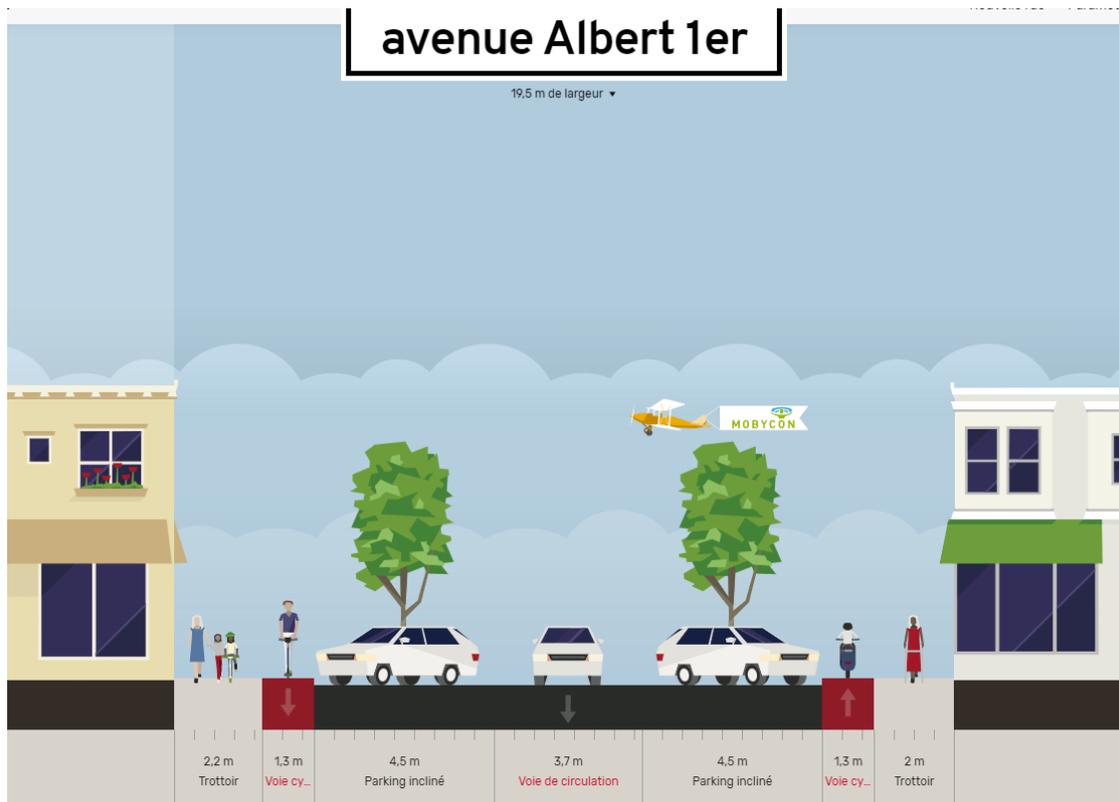


Figure 69 : variante avenue Albert 1er avec pistes cyclables à sens unique (SUL)



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

## FICHE ACTION 12 : SÉCURISATION DES CARREFOURS

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Nombre d'accidents
- 



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

Ville de Visé  
SPW

### FINANCEMENT

Subsides SPW au travers des PICC

### ESTIMATION BUDGÉTAIRE

Voir tableau récapitulatif

### IMPACTS

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

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

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

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

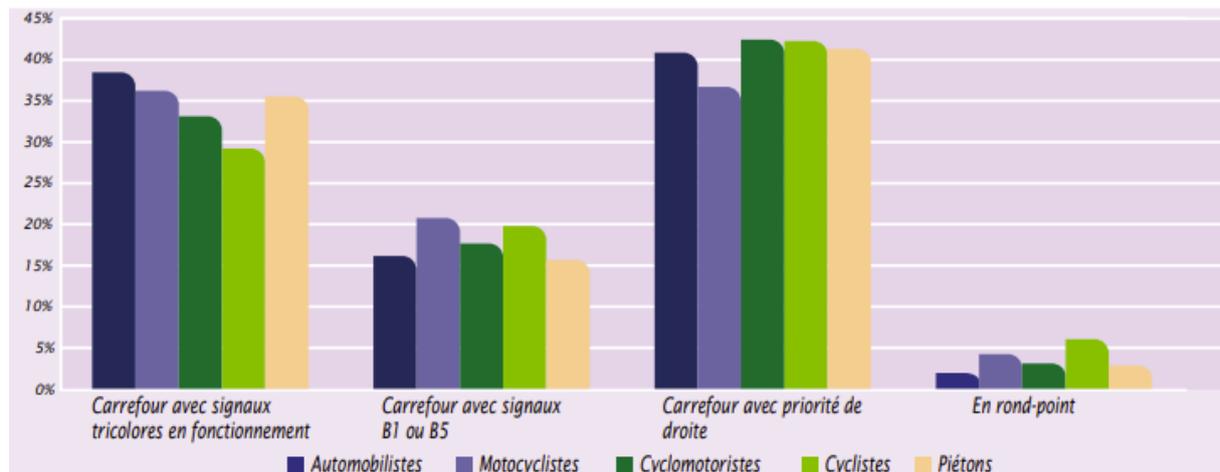


Figure 71. Victimes d'accident en fonction du type de croisement – Région de Bruxelles-Capitale 2002-2011 (Source : SPF Économie DG SIE / Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale « Aménagements cyclables en carrefours »)

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

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

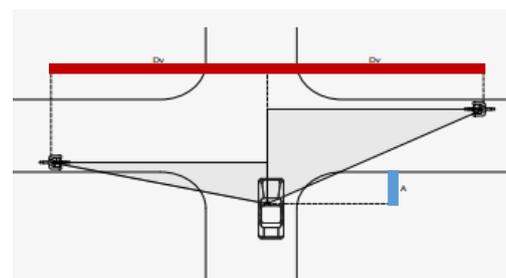


Figure 72. Une distance de visibilité de 25m (ligne rouge) est estimée pour une distance d'observation de 2,5m (ligne bleue)  
(Source : Vademecum vélo en Région de Bruxelles-Capitale « Aménagements cyclables en carrefours »)

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

## Recommandations pour l'aménagement du carrefour de la gendarmerie

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

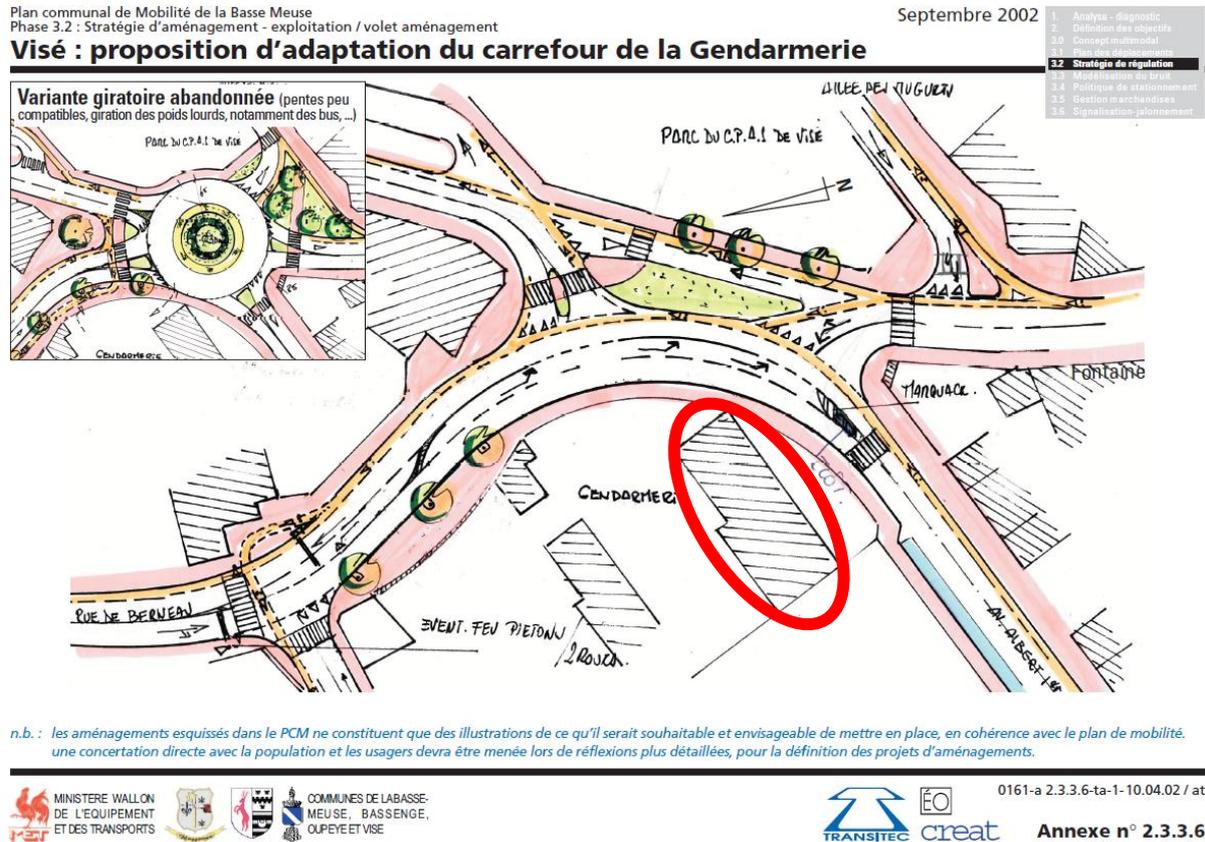


Figure 73 : Extrait PiCM 2002 - annexe 2.3.3.6

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

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

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

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

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



Figure 74 : esquisse situation maximaliste - Agora - décembre 2021

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

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

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

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

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

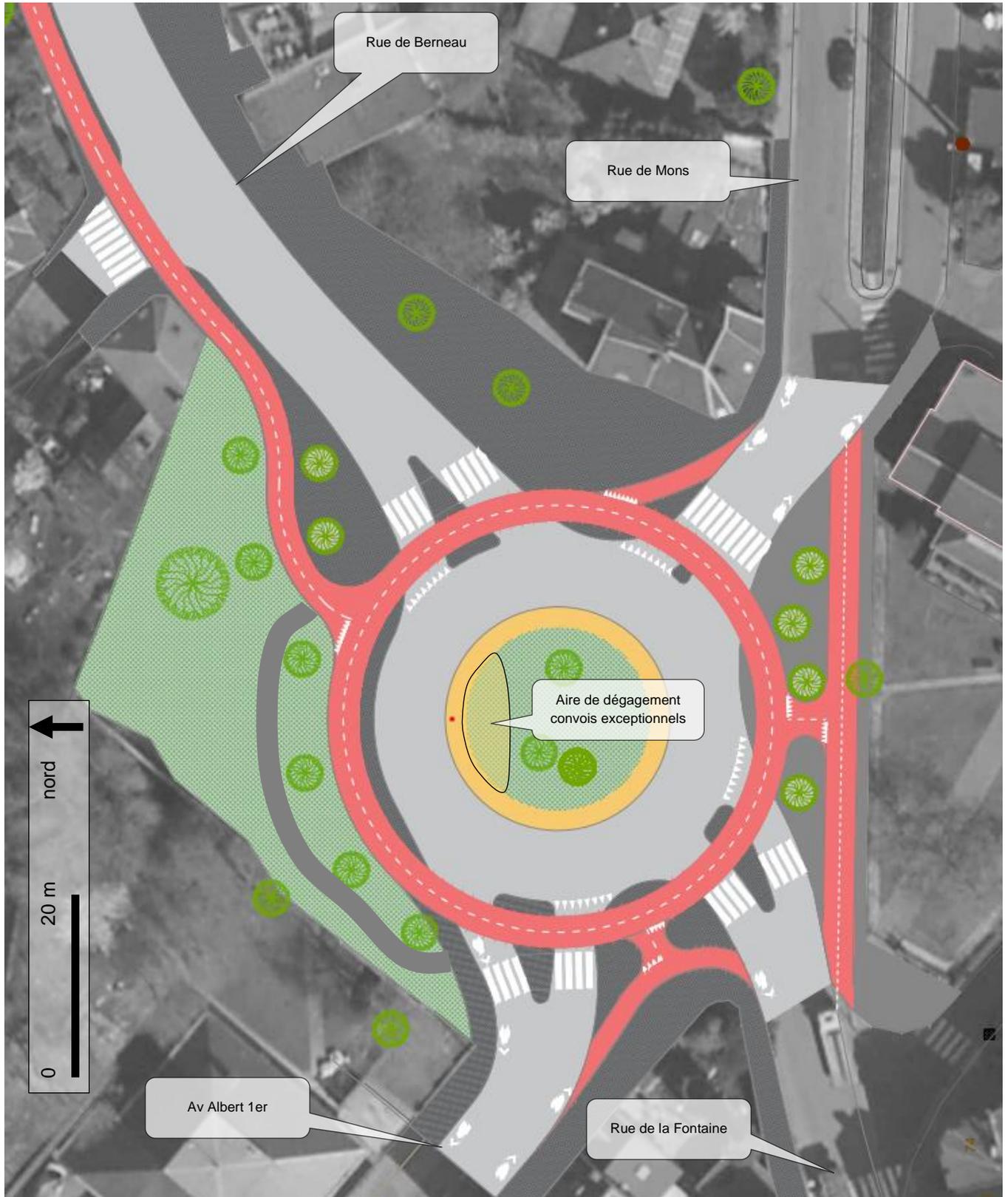


Figure 75 : esquisse emprise plus compacte - Agora - décembre 2021

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

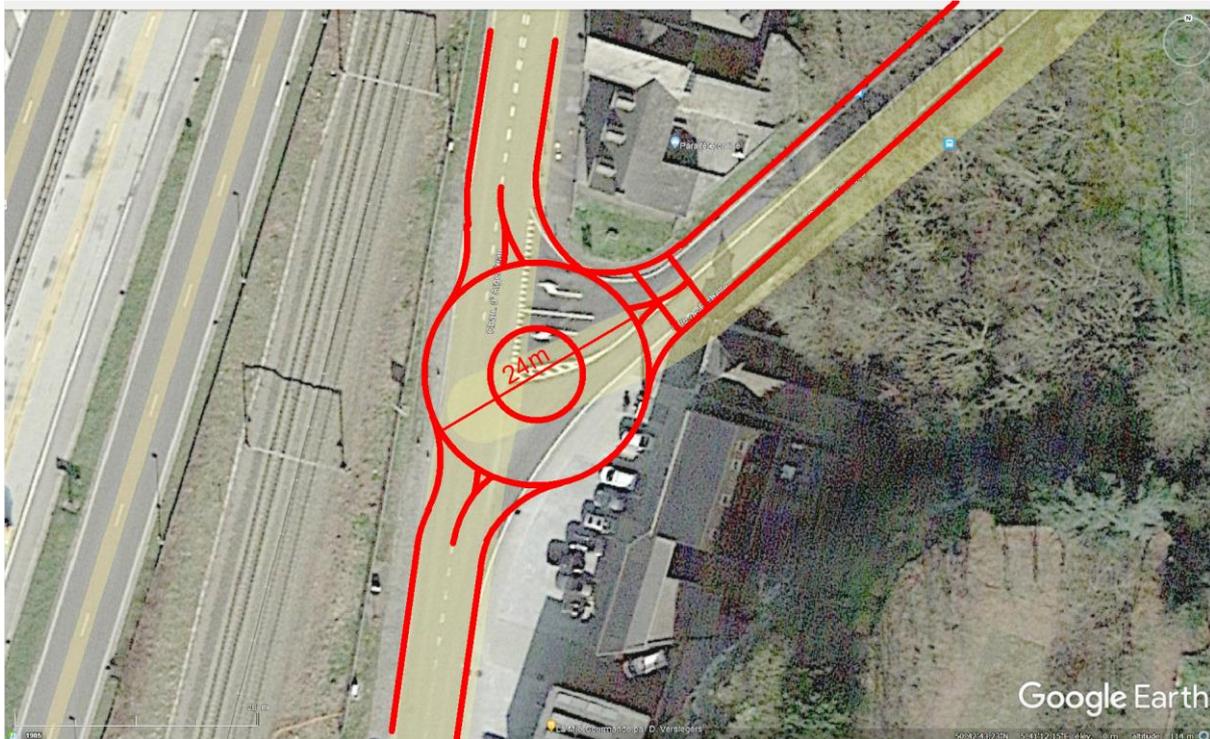


Figure 77 : Variante 2 : Simulation rond-point de 24 m de diamètre - source agora

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

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

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

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

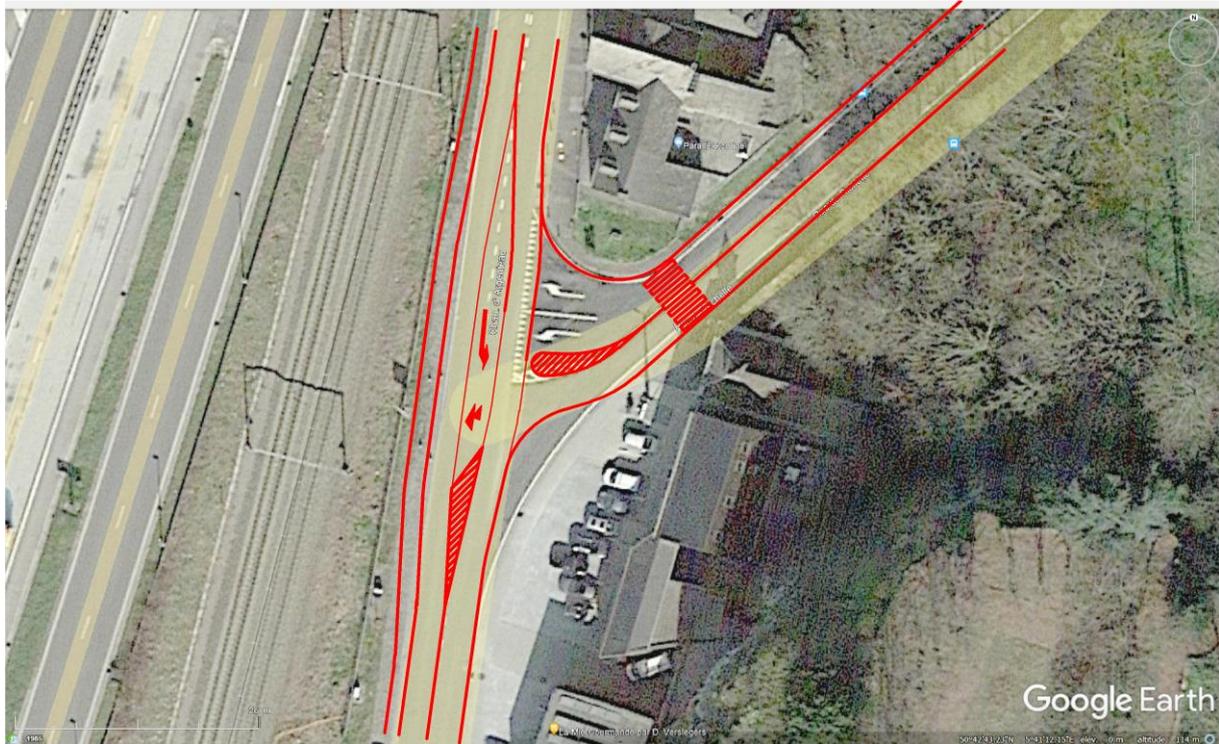


Figure 78 : Variante n°3 du # Argenteau-Richelle - source : Agora

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

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

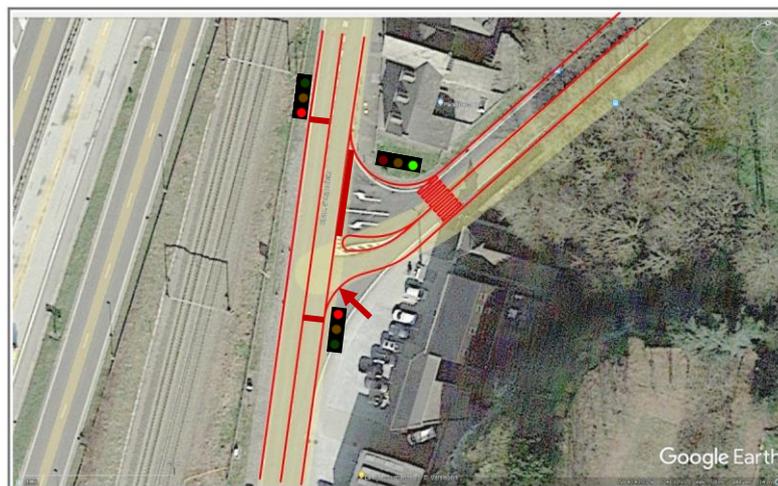


Figure 79 : Variante n°4 avec feux de circulation du # Argenteau-Richelle - source : Agora

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

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

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

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

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

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

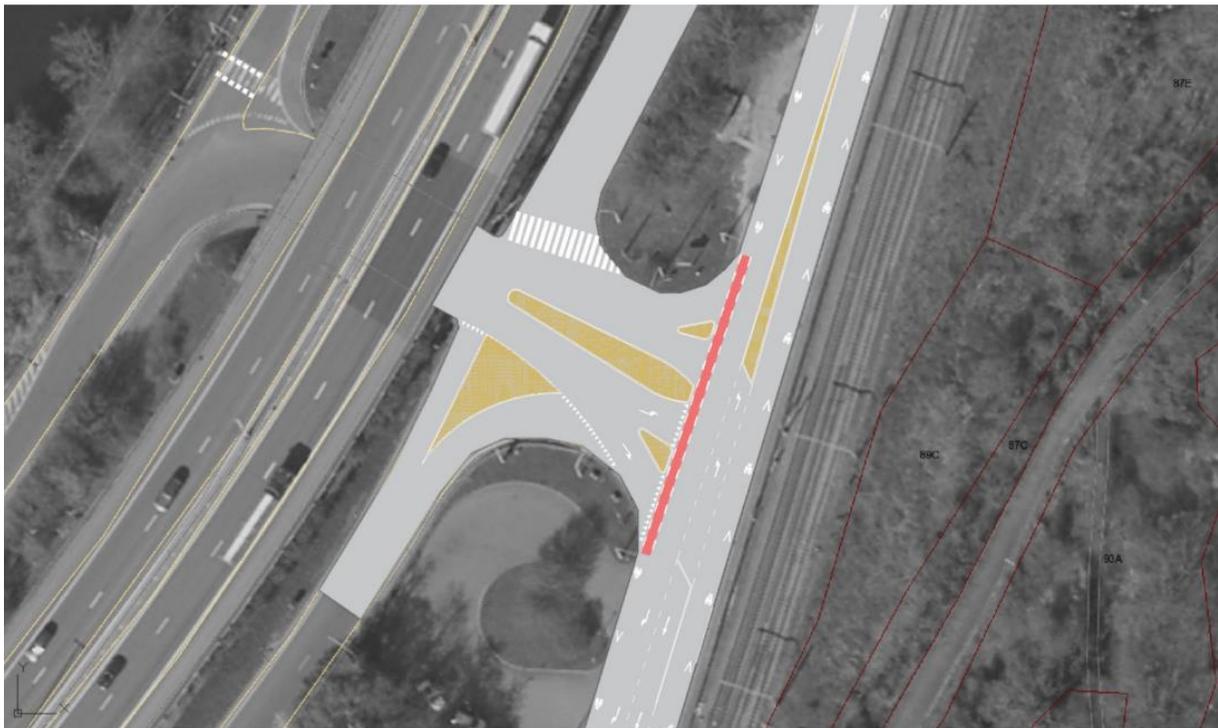


Figure 80 : aménagements directionnels canalisant les flux – îlots franchissables en béton coulé bombé

## FICHE ACTION 13 : ZONES APAISÉES

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ

Court terme  
- de 5 ans

Moyen terme  
5 à 10 ans

### ACTEURS

Ville de Visé  
Zone de Police

### FINANCEMENT

Ville de Visé  
SPW Travaux subsidiés PICC

### IMPACTS

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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

## Esquisse rue de Richelle et abords en zone 30

### MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

#### ZONE 30 OU ZONE RÉSIDENTIELLE 20 KM/H

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

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

#### Entrée du village en venant de la vallée

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



photo 3 : source : Agora

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

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



Figure 81 : aménagements rue de Richelle, entrée du village

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



photo 4 : source Agora

### Carrefour rue Sur la Carrière



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

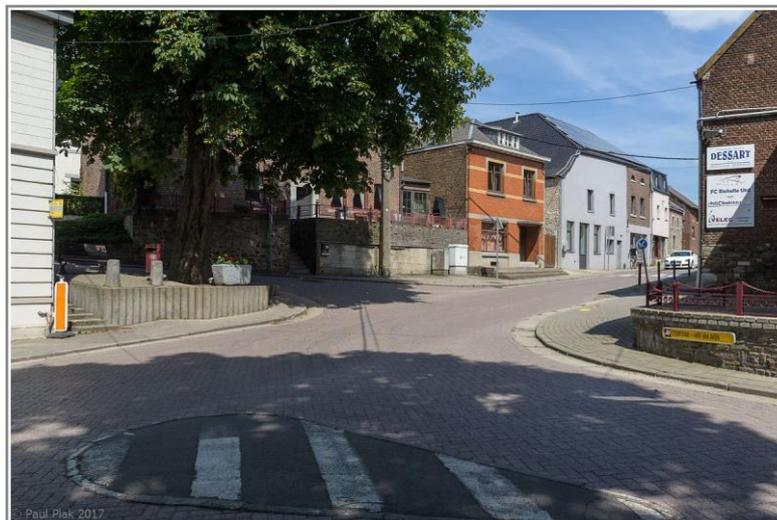


photo 5 : aménagements actuels à étendre sous forme d'espace partagé- source : Agora

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

### Carrefour avec allée Buzet devenue à sens unique

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

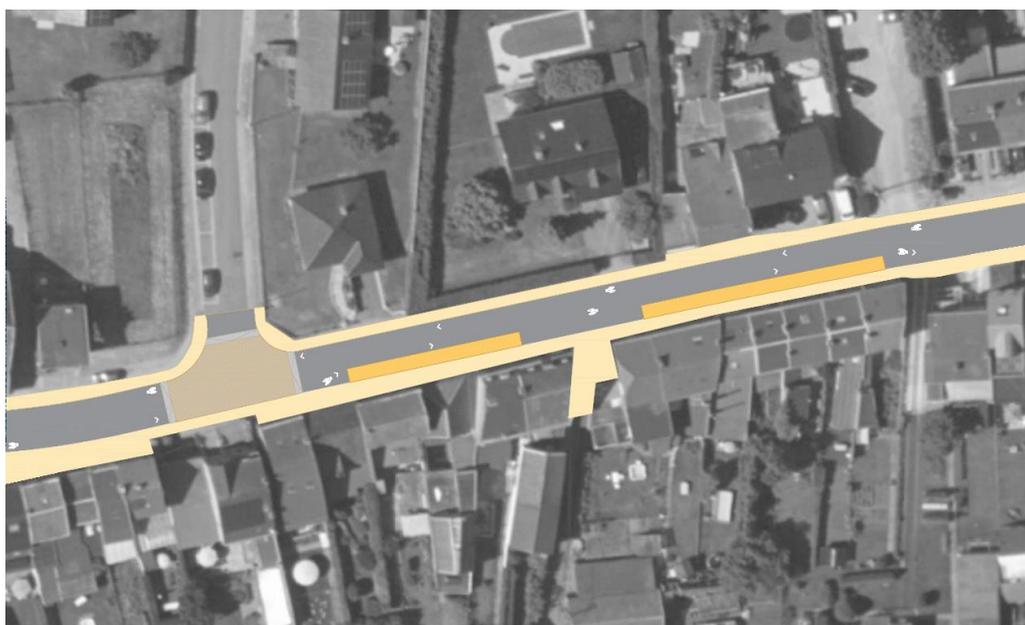


Figure 83 : aménagements rue de Richelle, allée Buzet



photo 6 : source : Agora

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

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



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

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



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

Option de l'interdiction de stationner devant les entrées carrossables

Carrefour avec le clos Fortin

Aménagement d'un trottoir traversant et obligation d'aménager un trottoir face à la parcelle 113V<sup>2</sup>



Figure 86 : aménagements rue de Richelle, carrefour Clos Fortin

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



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



**ORGANISER LA CIRCULATION AUTREMENT**

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

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

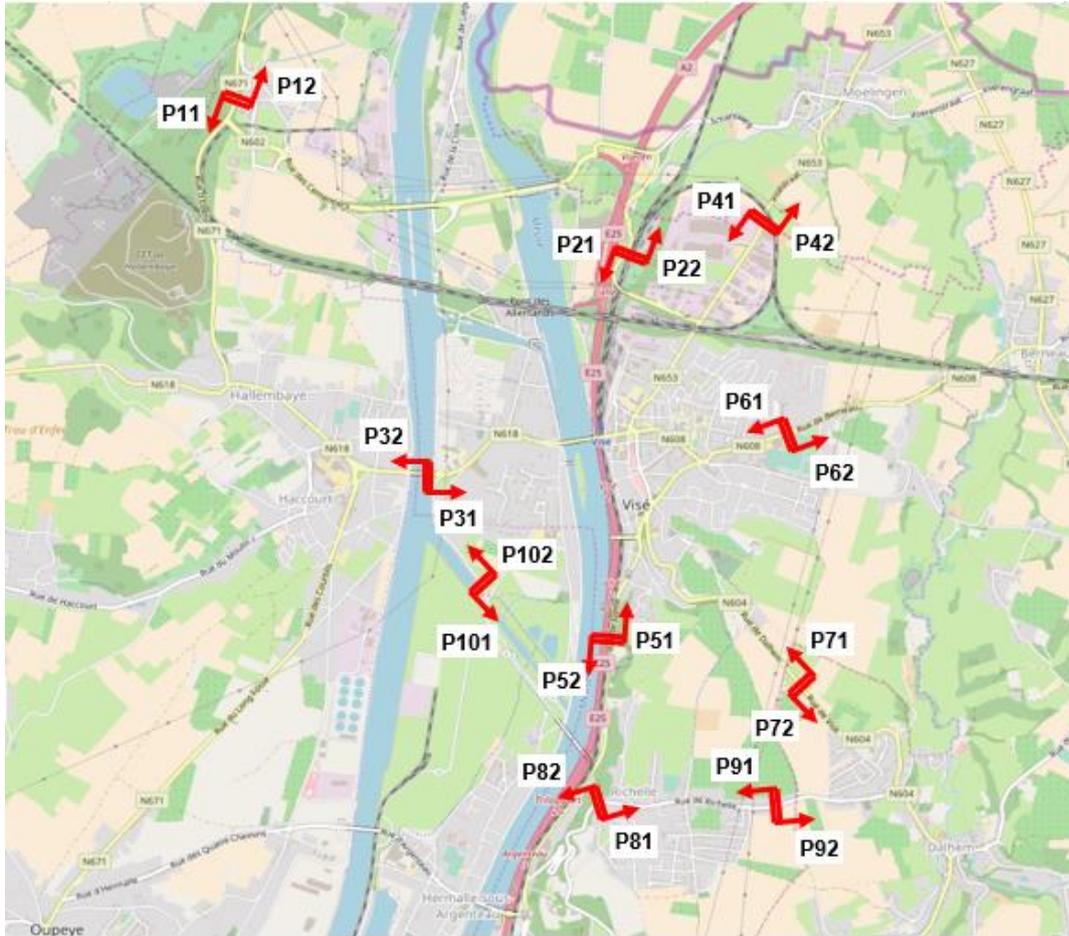
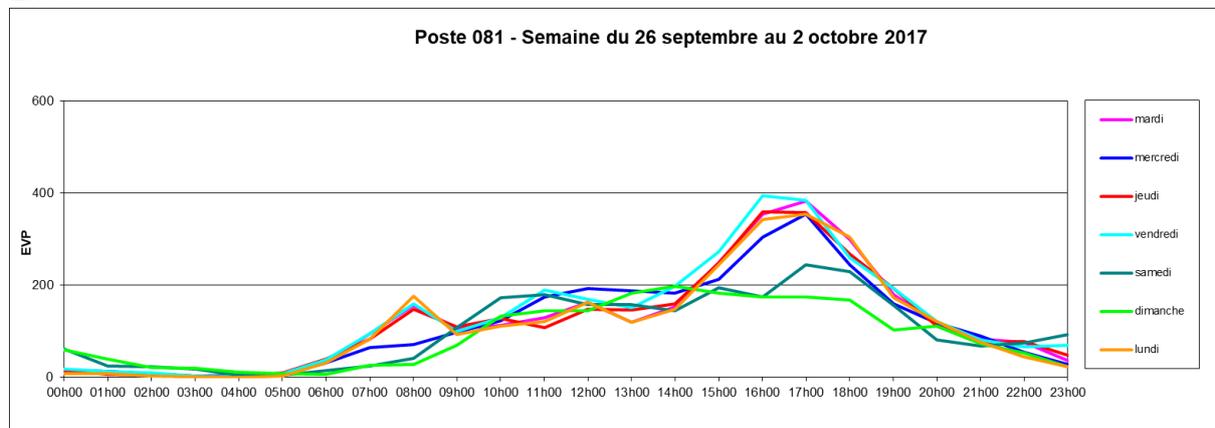


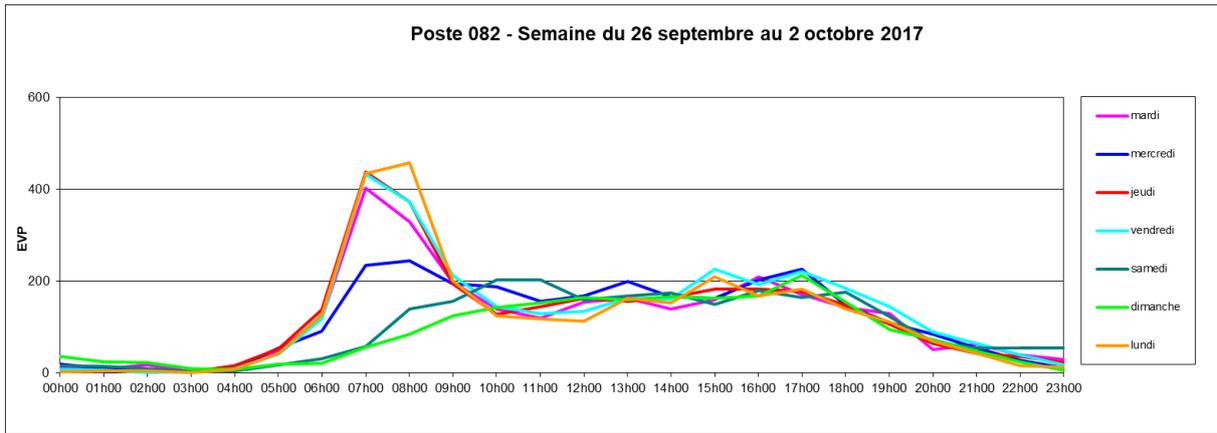
Figure 89 : Extrait phase 1 du PCM Agora - 2017

**Comptage avant la descente vers vallée**

**Entrée**

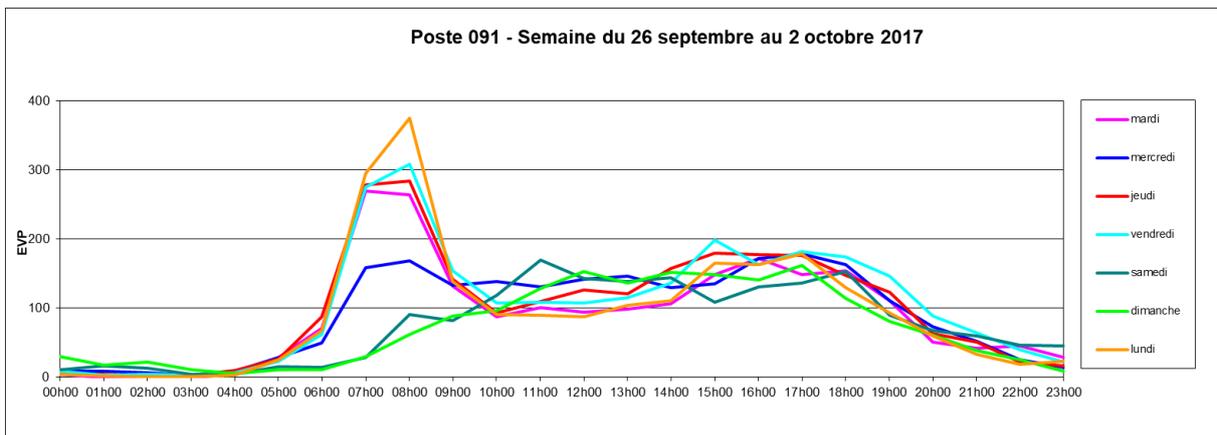


Sortie

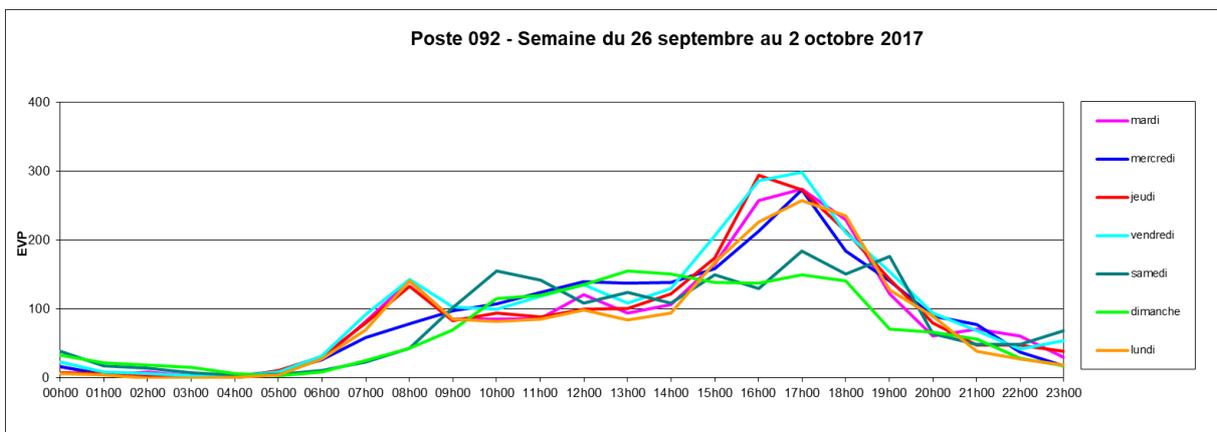


Comptage sur le plateau avant l'entrée dans le hameau

Entrée

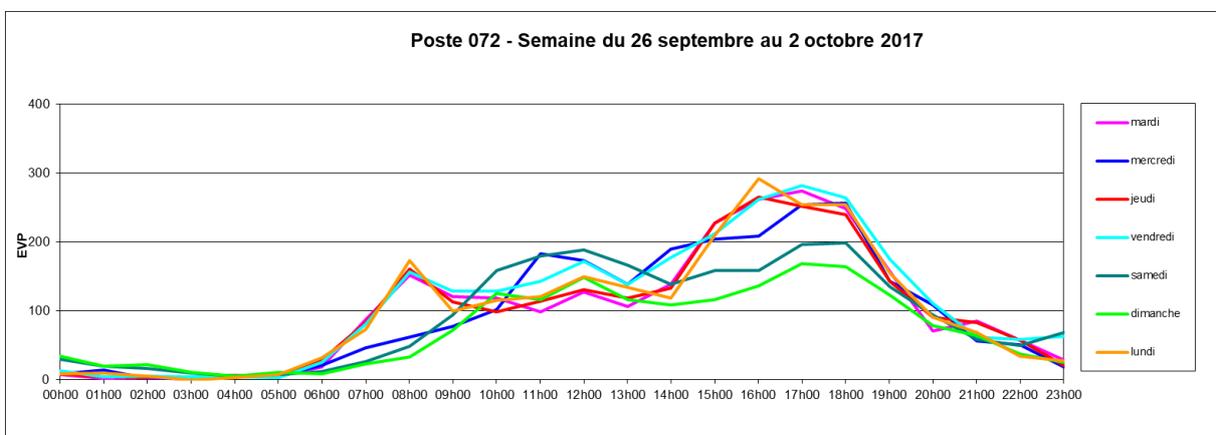
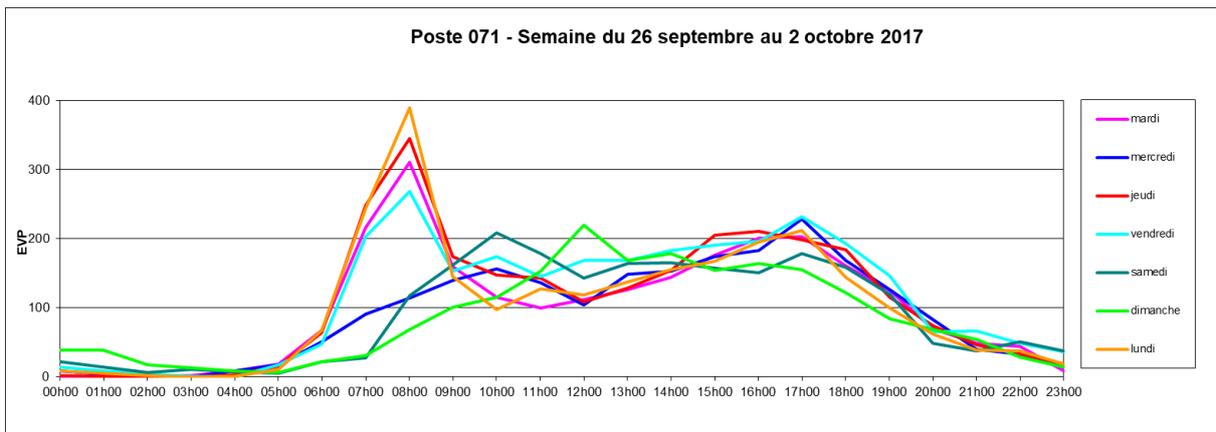


Sortie



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

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



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

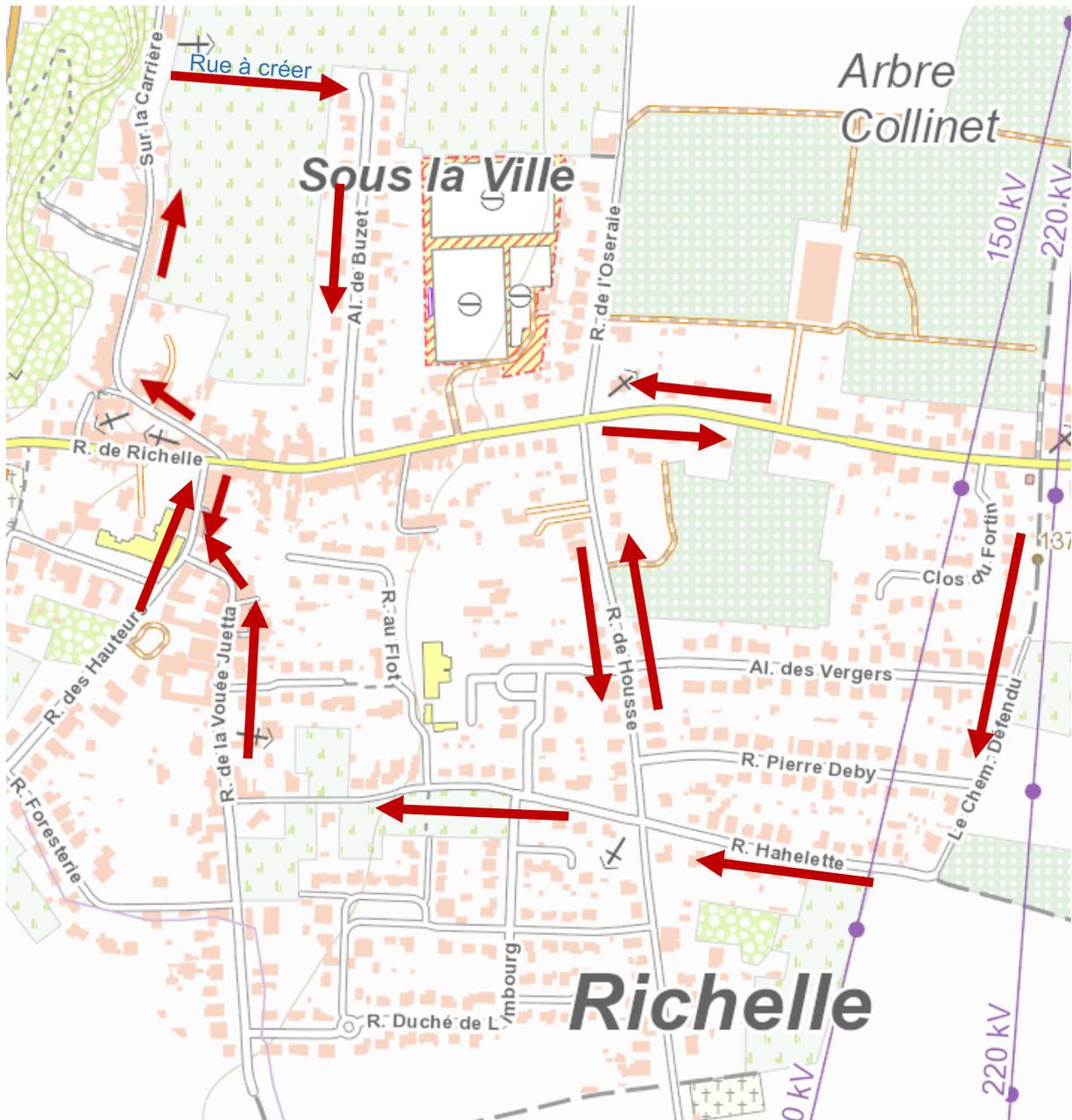
A terme, renforcer les transports en commun sur le plateau et motiver les habitants à les emprunter ou utiliser le vélo pour rejoindre un mode de transport en commun attractif dans la vallée contribue à une diminution de l'usage de la voiture sans parler de l'autopartage, co-voiturage, .... Et bien sûr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

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

### FAIRE CIRCULER LES VOITURES AUTREMENT

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

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



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

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

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

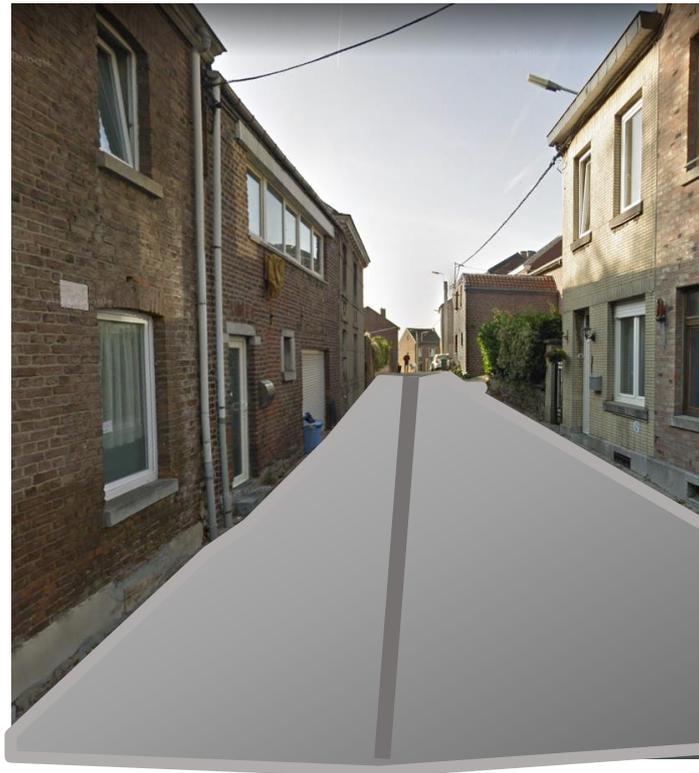


Figure 90 : exemple d'aménagement en zone de rencontre

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

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

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

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



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



Photo 7 : photo tirée de Google StreetView 2009

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

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

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

#### SOURCE À CONSULTER

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

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

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

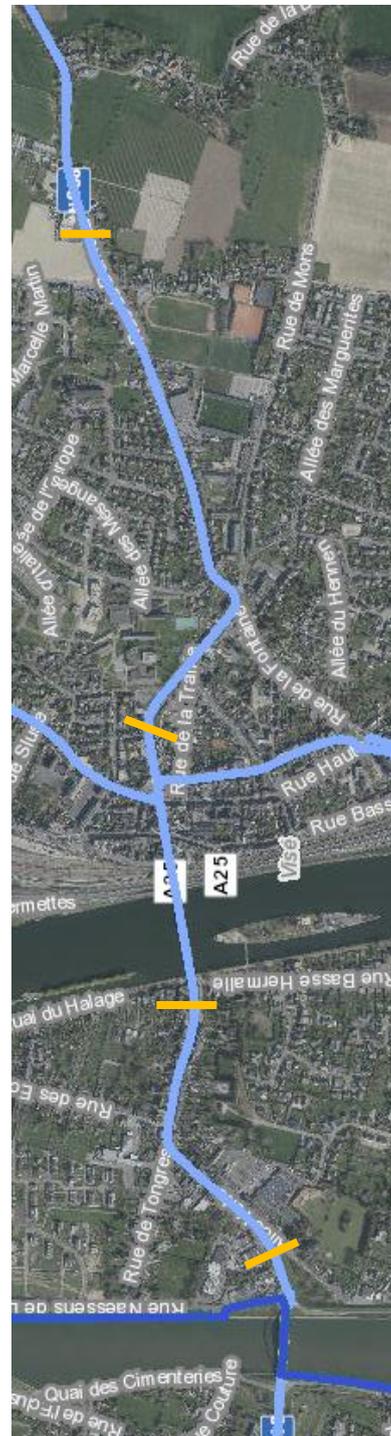
Cette voirie régionale est classée en voirie à haut potentiel cyclable au SDCW. On compte sur un potentiel d'adolescents qui pourraient se rendre à vélo à l'école, aux usagers des RAVeL se rendant à la gare, ...

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

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

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

Le PCM reprend l'avancement actuel de cette réflexion.



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

Situation existante

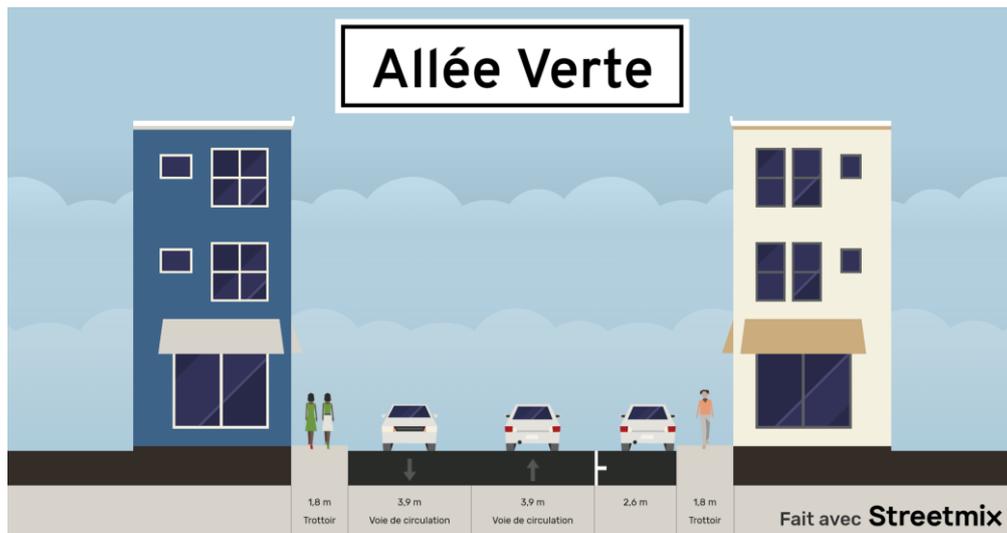


Figure 91 : aménagement Allée verte - situation existante

Situation projetée



Figure 92 : aménagement Allée verte - situation envisagée

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

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

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

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

Situation existante

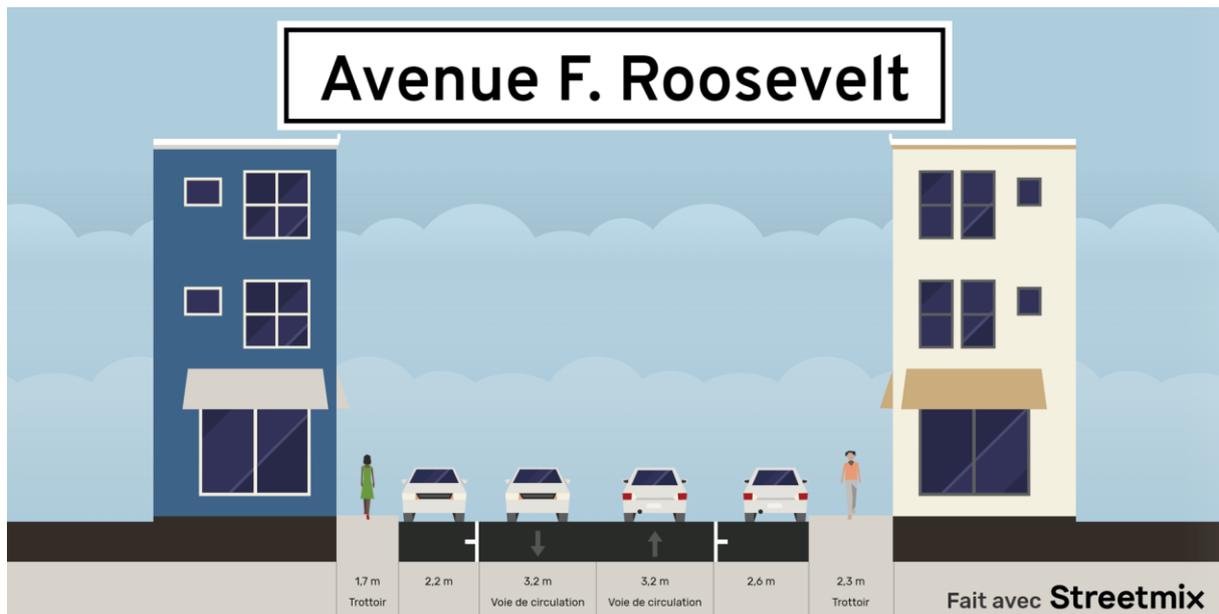


Figure 93 : aménagement avenue F. Roosevelt, situation existante

Situation projetée

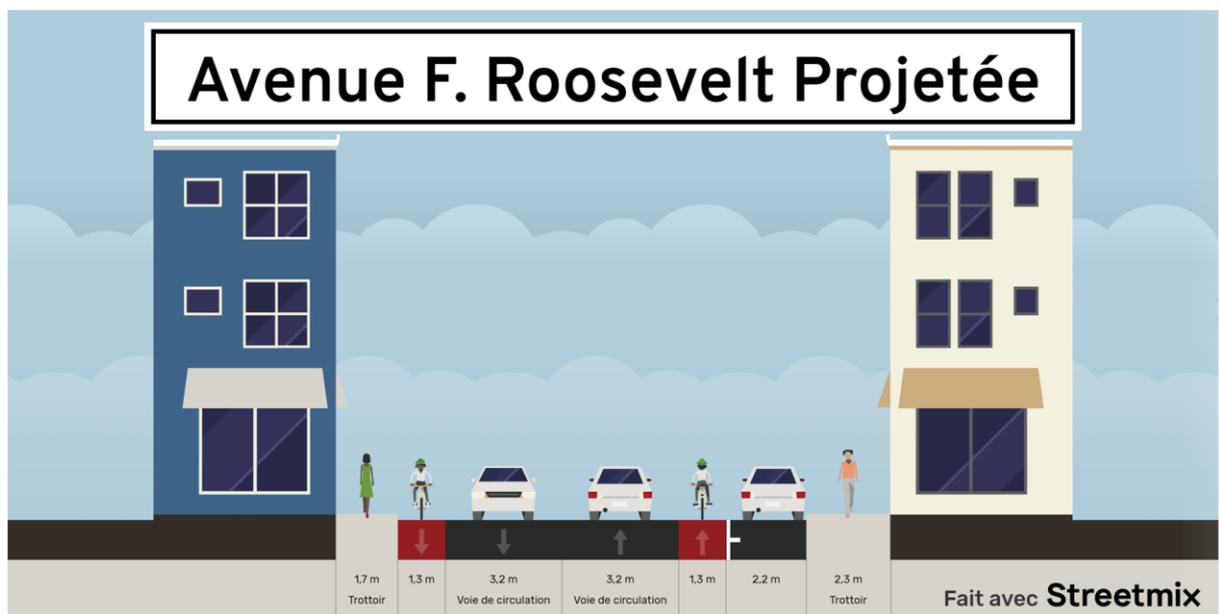


Figure 94 : aménagement avenue F. Roosevelt, situation envisagée

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

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

3. La section de la voirie régionale avenue Albert 1<sup>er</sup> est la plus délicate.

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

Situation existante



Figure 95 : aménagement avenue Albert 1er, situation existante

Situation projetée

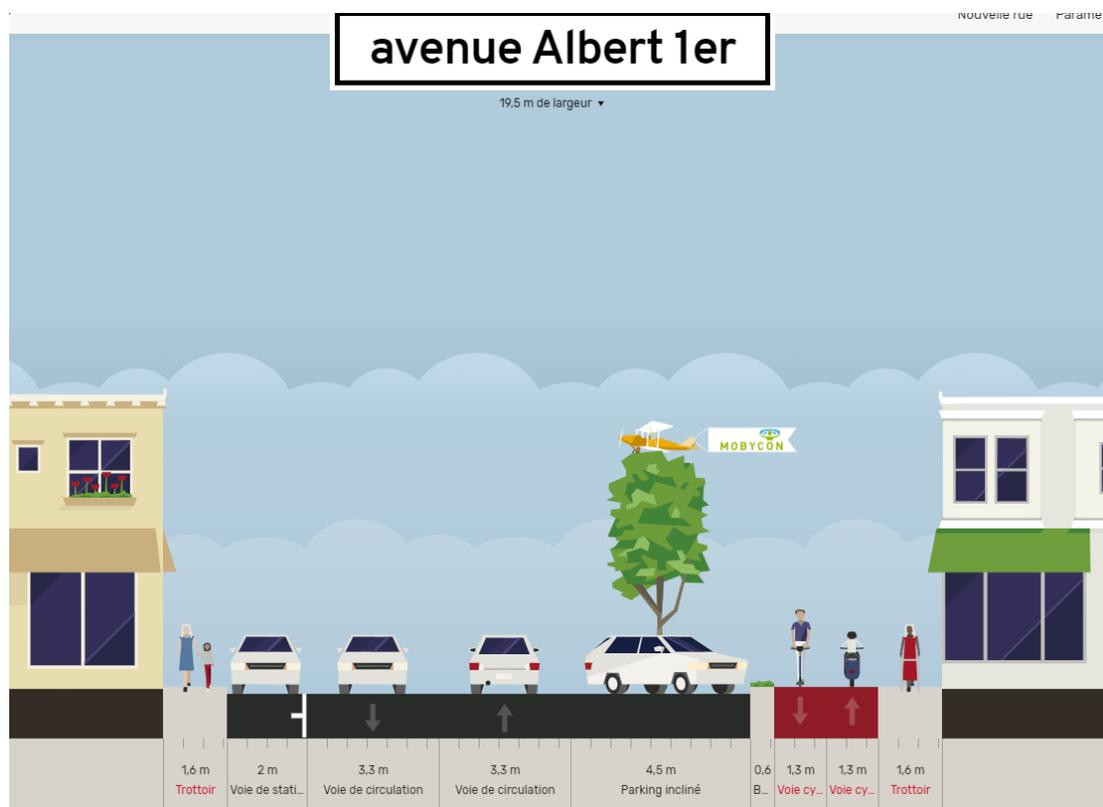


Figure 96 : aménagement avenue Albert 1er, situation envisagée

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

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

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

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

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

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

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

#### 4. Au-delà, rue de Berneau

Situation existante



Figure 97 : aménagement rue de Berneau, situation existante

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

Situation projetée

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

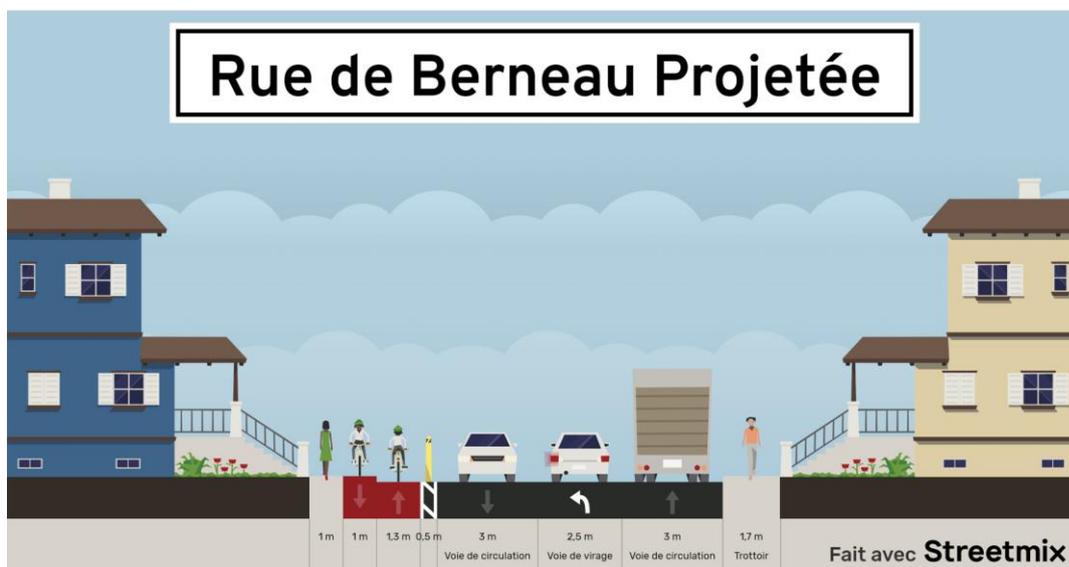


Figure 98 : aménagement rue de Berneau, situation envisagée

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

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

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

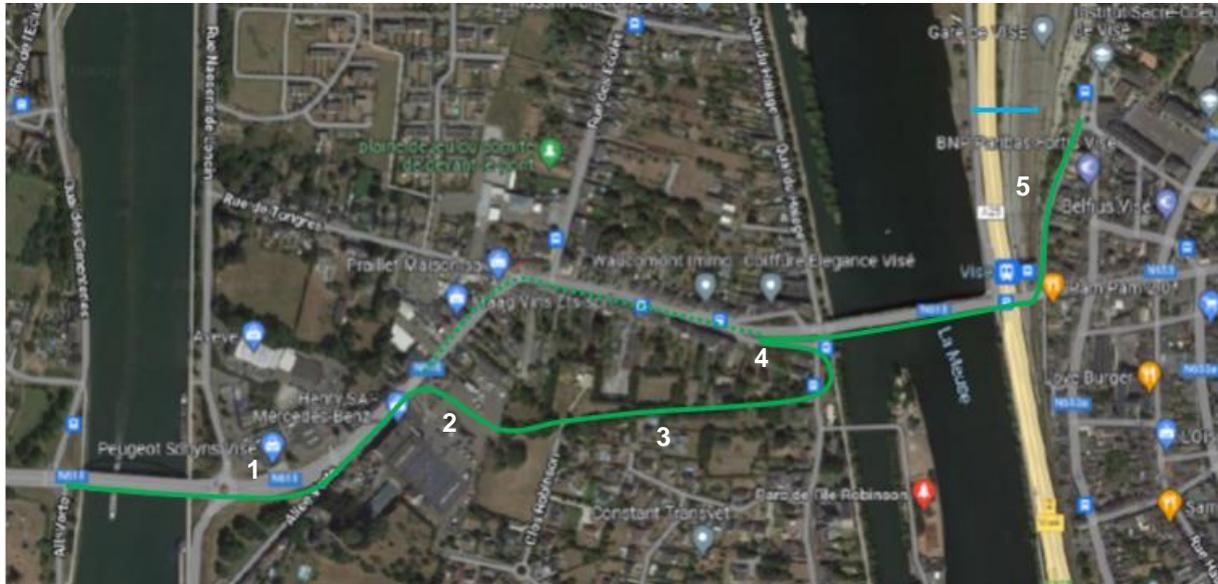


Figure 99 : vue schématique des itinéraires cyclables envisagés entre deux ponts

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

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

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

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

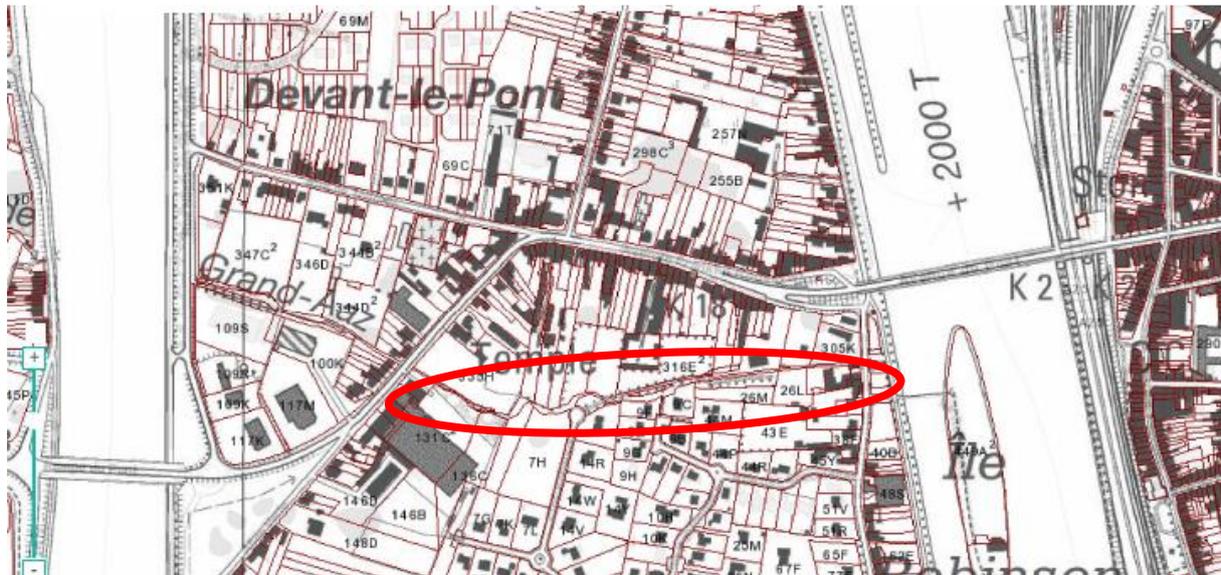


Figure 100 : Vue du parcellaire autour de la liaison cyclable projetée

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

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

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

### **Remarque sur les aménagements et nouveaux profils de voirie proposés**

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



## DESCRIPTION DE L'ACTION

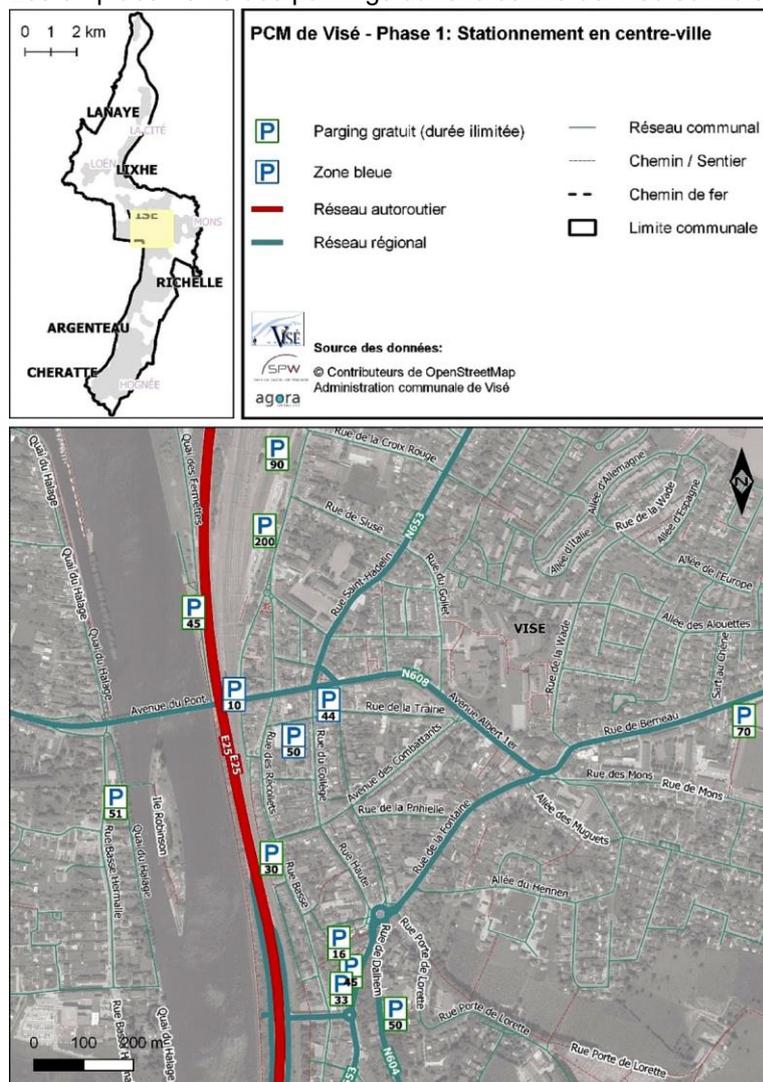
La durée et la tarification du stationnement sont adaptées à chaque centre-ville. La variation de ces deux composantes permet d'inciter, voire de réserver, l'usage de certains espaces à certains usagers. Pour ce faire, le centre-ville peut être divisé en zones, la tarification et la durée variant en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

La tarification et les limitations de durée ne concernent pas les usagers des places réservées (places PMR, livraisons, autocars etc.). Une signalisation adéquate doit préciser les heures et la nature de cette aire de stationnement consacrée à un PMR ou une livraison.

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

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

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



## ACTIONS LIÉES

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

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



*Parking rue Basse sous le pont N653*

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

En effet, on a constaté que

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



Figure 102 : Extrait phase 1 PCM Agora

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

## Situation projetée – Zone multimodale & mobilité douce

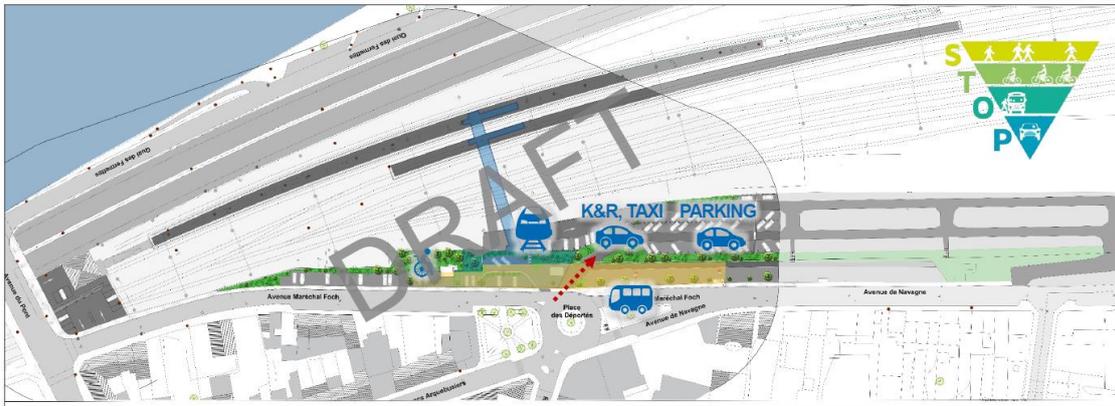


Figure 103 : projet d'aménagement de la gare de Visé

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

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

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

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

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

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

## FICHE ACTION 15 : RECOMMANDATIONS À SUIVRE POUR LES NOUVEAUX PROJETS

### CONTEXTE ET OBJECTIFS

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

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

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

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

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

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

### INDICATEURS DE RÉSULTAT

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



### TEMPORALITÉ ET PRIORITÉ



### ACTEURS

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

### FINANCEMENT

Subsides SPW pour les Mobipôles PIMACY

### IMPACTS

- +
- Usage de modes de transport alternatif à la voiture
- Sécurisation des cheminements pour les modes actifs

- •

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

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

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

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

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

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

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

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

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

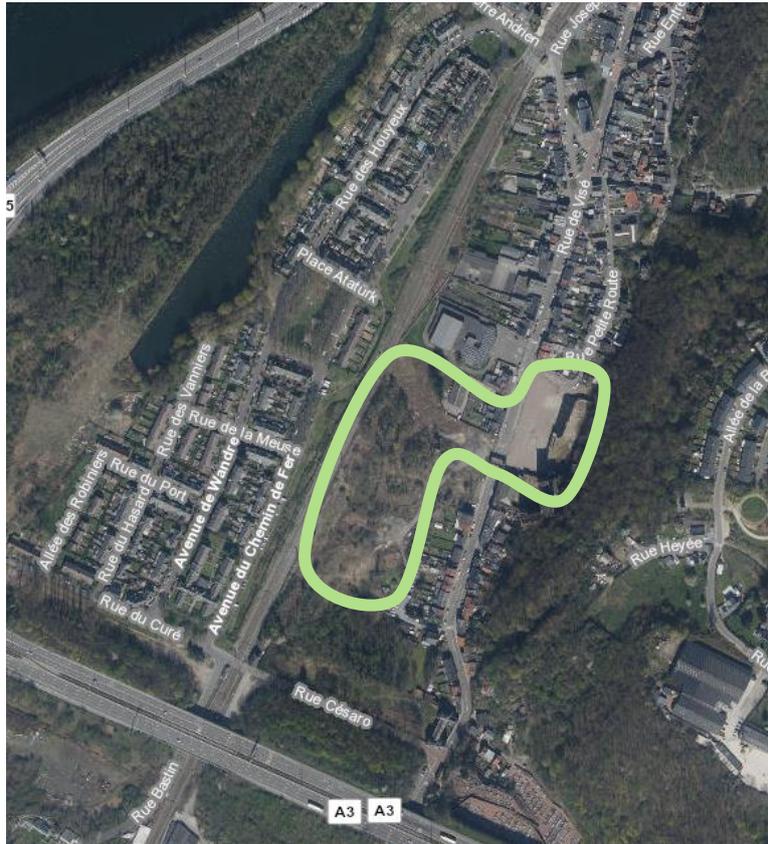
Cela peut être une rénovation ou une création de voirie ou d'équipement de voirie (rond-point, plateau, ...) des espaces verts, l'aménagement ou rénovation de constructions, même des voitures électriques partagées pour les services communaux... (CoDT D. IV. 54)

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

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

## ECO-QUARTIER DU CHARBONNAGE DU HASARD

**Localisation :** rue de Visé à Cheratte



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

Le projet pourrait encore subir des modifications.

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

### Activités :

- 300 m<sup>2</sup> de fonctions tertiaires au rez de l'immeuble bordant la place basse devant le bâti patrimonial
  
- De 4.530 m<sup>2</sup> brut (2.100 m<sup>2</sup> net) de fonctions diverses dans le bâti patrimonial dont :
  - une salle de sport (500 m<sup>2</sup>)
  - des salles destinées à des expositions et à la mémoire de la mine et des mineurs (760 m<sup>2</sup>)
  - une brasserie (375 m<sup>2</sup>)
  - des espaces bureaux et de coworking (2.010 m<sup>2</sup>)
  - des espaces techniques, vestiaire, sanitaires, terrasses et espaces de détente (885 m<sup>2</sup>)

**Stationnement :**

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

**Solde :** 22.150 m<sup>2</sup> d'espaces verts de voiries sous la forme d'espaces partagés, de chemins et de placettes

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

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



*Esquisse MATEXI du concours*

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

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

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



Figure 2: Corridors verts  
Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 3: Espaces verts Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 4: Venelles piétonnes  
Source :MasterPlan MATEXI 2020



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

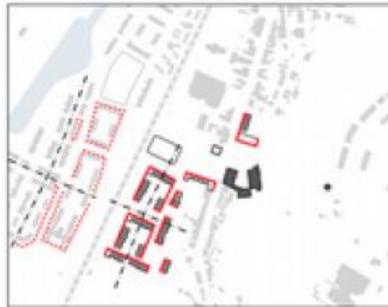


Figure 6: Nouveau quartier  
Source :MasterPlan MATEXI 2020



Figure 7: Nouvelles fonctions  
Source :MasterPlan MATEXI 2020

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

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

### 1/ La lisibilité

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

### 2/ La perméabilité

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

### 3/ La compatibilité

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

## VOIRIES

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

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

## DEPLACEMENTS MODES ACTIFS

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

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

## PMR

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

## STATIONNEMENT

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

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

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

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

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

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

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

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

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

## GARE MÉTROPOLE SNCB DE VISÉ

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

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

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

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

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

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

### Situation existante



Figure 104 : aménagement du pôle de gare - situation existante

### Situation projetée

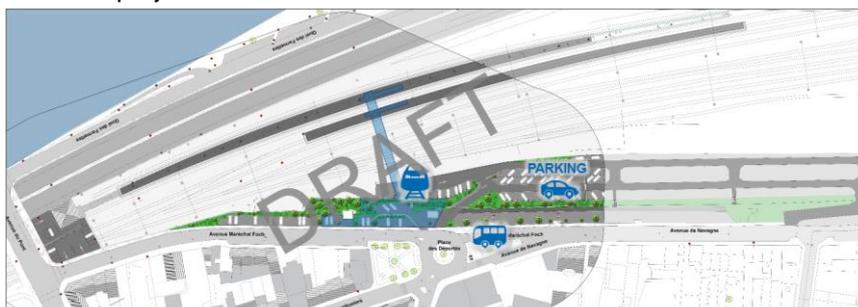
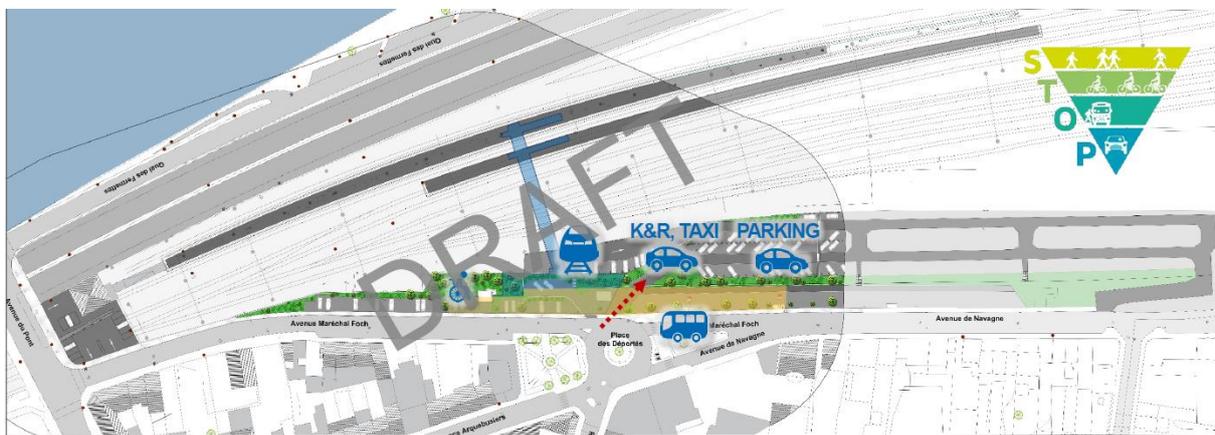


Figure 105 : aménagement du pôle de gare - situation projetée

## Situation projetée – Bâtiment des voyageurs : Implantation



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

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

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

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

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

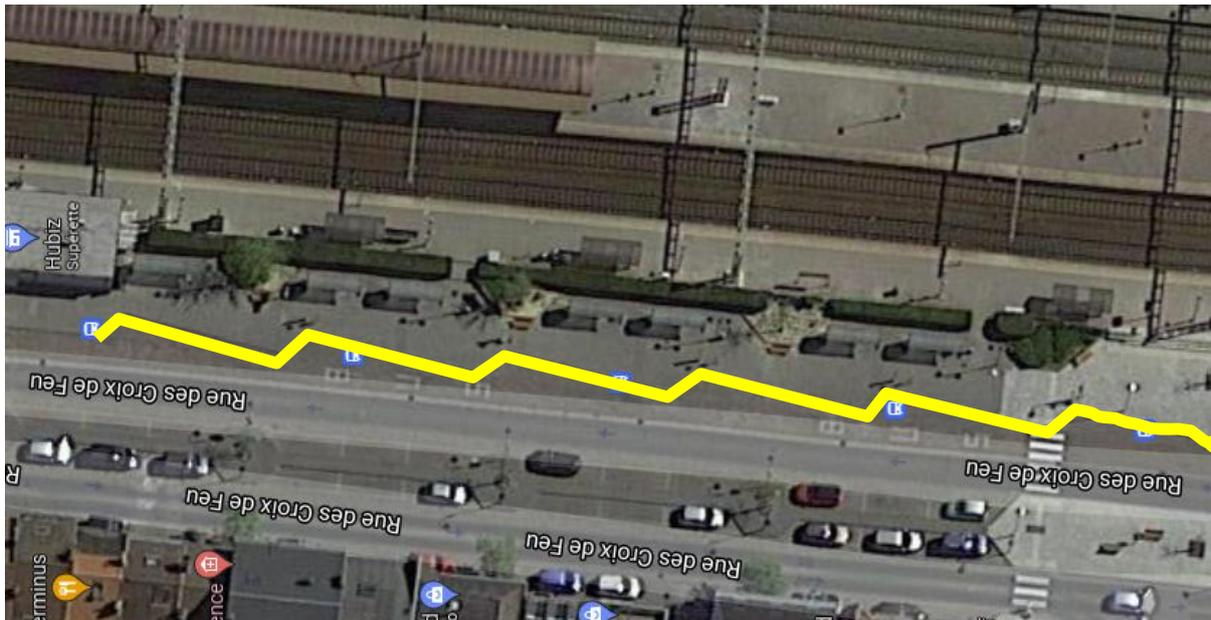


Figure 106 : quai bus TEC gare de Braine-l'Alleud

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

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

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

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



Figure 107 : point ProVélo à la gare de Namur

Par la densité du logement à envisager (> 80 logements/ha) et l'activité autour d'une gare, les rez de chaussée doivent être dédiés au commerce et services et même aux services à horaire décalés : superette ouverte jusque 22 h, maison médicale qui assure les gardes de médecins mutualisées,

## ARRÊT HALTE CHERATTE- PLATEFORME MULTIMODALE

**Localisation** : entre la rue de Visé et avenue du Chemin de fer – non défini

**Mobilité** : quartier desservi en bus : ligne n° 6 et 140 pour Cheratte bas et 240 pour Cheratte Hauteur. La ligne 6 est appelée à être renforcée.

L'avantage du train est qu'il mène au cœur de Liège alors que les bus amèneront les passagers au terminus du tram et devront prendre un second mode de transport

En 2018, Infrabel prévoyait cette halte à hauteur du passage à niveau condamné

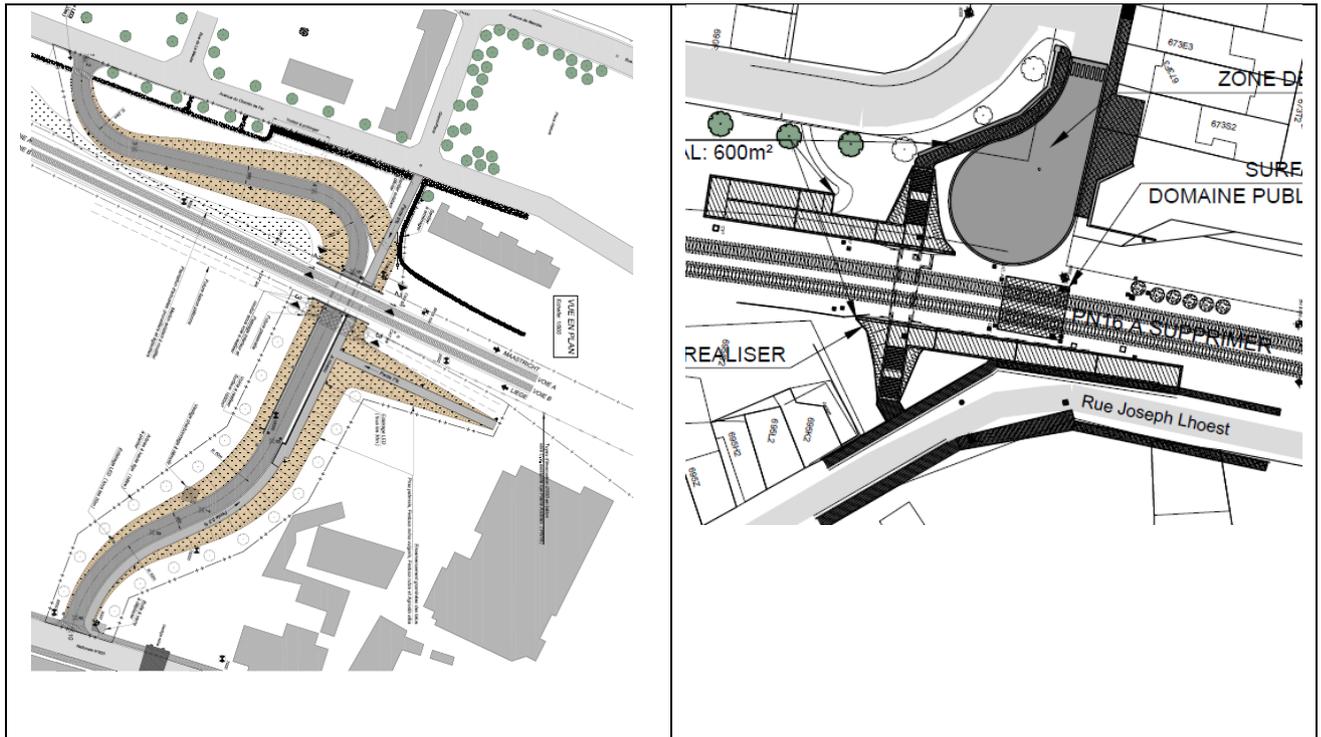


Figure 108 : plan Infrabel 2018

Aujourd'hui, la halte est prévue à hauteur du passage sous voie, plus près du hall sportif et englobée dans le projet mixte MATEXI et la reconversion des bâtiments du charbonnage du Hasard.

L'étude d'incidence du projet MATEXI de décembre 2020 a révélé des incertitudes quant aux réels aménagements de quai.

**Parkings** : parking pour 100 voitures mutualisé avec le projet MATEXI + prévoir de manière privilégiée des places réservées pour des voitures partagées type Cambio ou pour des navetteurs qui viendraient du plateau en co-voiturage (descente par Vieille Voie)

**Emplacements arrêts TEC** : à bien localiser pour aménager les cheminements piétons au plus court La ligne 6 pourrait être déviée si le train multiplie ses haltes.

**Prévoir** : Cheminements piéton suffisamment larges

**Prévoir un abri vélo de taille modulable en fonction des besoins**

**Nous ne pouvons pas donner de recommandations plus précises à l'heure actuelle sans avoir un projet plus abouti**

## TRILOGIPORT

**Localisation** : entre le Canal Albert et la Basse Meuse, en aval de Hermalle sous Argenteau

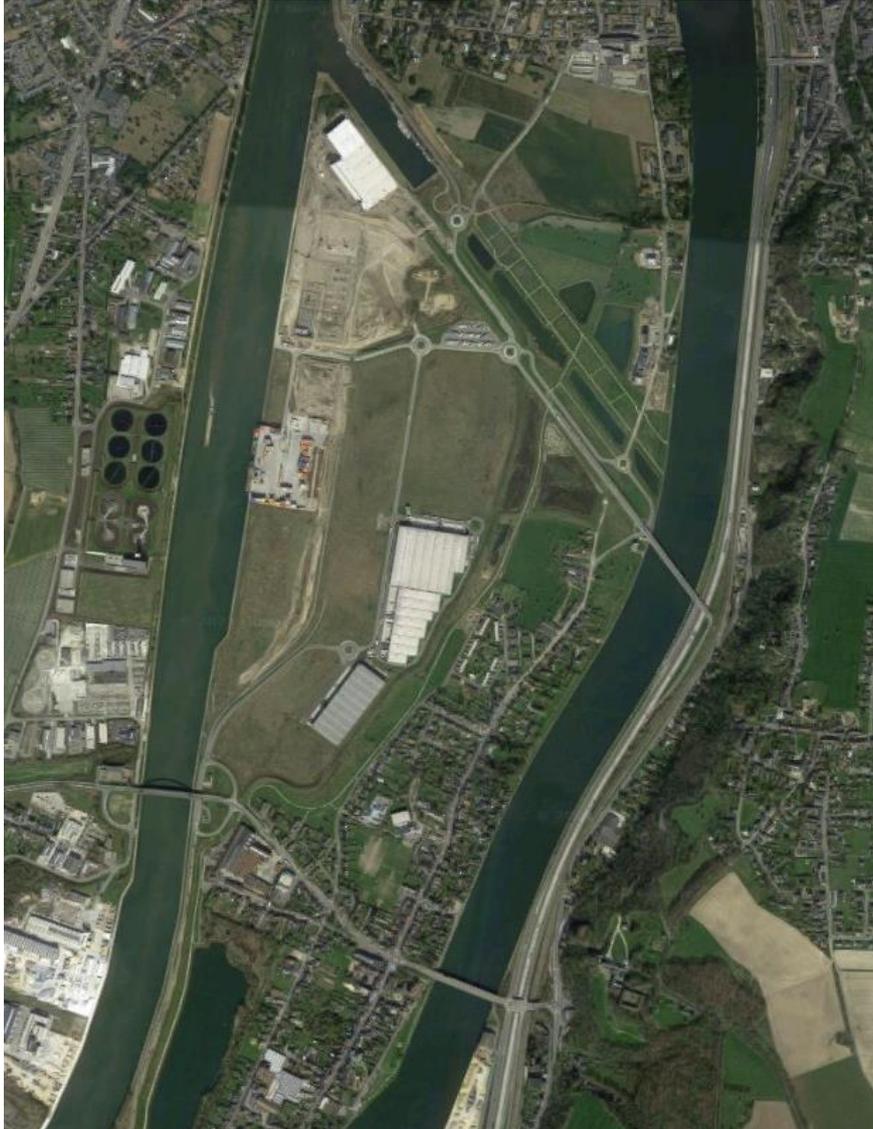


Figure 109 : extrait GoogleMaps 2022

A terme la plateforme multimodale de plus de 100 ha doit contenir :

1. Un terminal à conteneurs tri-modal (eau - rail – route) (15 ha)
2. Des terrains logistiques avec des entrepôts de dernière génération (41,7 ha)
3. Des terrains portuaires (22 ha)
4. Une zone de services tertiaires (1,8 ha)
5. Une zone d'intégration environnementale (25 ha).



Figure 110 : organisation interne du Trilogiport

Actuellement la zone est encore peu occupée.

On constate que le charroi lourd emprunte l'autoroute A25 et sort à la sortie 2A conçue à cet effet. Le site n'affecte donc pas la commune de Visé pour le transport de marchandises

## MISE EN ŒUVRE ET RECOMMANDATIONS

### ACCESSIBILITÉ CYCLO-PIÉTONNE

Le RAVeL bord de Meuse longe la rive gauche et accède donc au site Trilogiport.



Des cheminements cyclables ont été prévus.



Figure 111 : Triligiport - rue de l'Euregio

### ACCESSIBILITÉ EN TRANSPORT COLLECTIF

Le réseau de transport en commun TEC passe par le site avec la ligne 240. Un arrêt est aménagé à la rue Preixhe. Aucune liaison piétonne ne permet de joindre le Triligiport. Les distances à parcourir sont fort longues. Il est utile de réexaminer la demande lorsque l'activité du port sera plus développée pour éventuellement faire dévier une ligne TEC dans le site.

- ➔ Garantir une circulation sécurisée des modes doux entre les arrêts de transport en commun et l'Ecopôle
- ➔ Garantir la possibilité d'intermodalité vélo-bus
- ➔ Revoir la fréquence de la ligne si demande avérée.

Est-il bien nécessaire d'amplifier ce mode de transport en pratique au vu de l'isolement du site et des modes de déplacements de travailleurs ?

### ACCESSIBILITÉ EN VÉHICULES MOTORISÉS

A ce jour, aucun constat de trafic généré par l'activité du Triligiport n'affecte Visé via la rue Basse Hermalle. Toutefois cette dernière souhaite mettre la rue Basse Hermalle en interdiction des + 5t. pour préserver l'aspect résidentiel du quartier

Seuls les portiques placés sur le territoire d'Oupeye augmenteraient le charroi lourd sur le territoire de Visé. Toutefois ces portiques font partie du permis d'urbanisme du site. Les modifier entrainerait potentiellement une nouvelle demande de permis d'urbanisme.

Les communes de Visé, d'Oupeye et le SPW élaborent actuellement une réglementation coordonnée du trafic poids lourds, pour l'accès aux zones industrielles, d'extraction et portuaires de Hermalle, Haccourt, Visé et Triligiport.

Visé souhaite privilégier le transit poids lourds par la nouvelle route du Triligiport, entre le pont du Triligiport et le pont de Haccourt, s'opposant pour cela à la remise en place de portiques au rond-point proche du pont d'Oupeye.

## ACCESSIBILITÉ POIDS LOURDS

La Ville de Visé, la Commune d'Oupeye et le SPW élaborent actuellement une réglementation coordonnée du trafic poids lourds, pour l'accès aux zones industrielles, d'extraction et portuaires de Hermalle, Haccourt, Visé et Trilogiport.

Visé souhaite privilégier le transit poids lourds par la nouvelle route du Trilogiport, entre le pont du Trilogiport et le pont de Haccourt, s'opposant pour cela à la remise en place de portiques au rond-point proche du pont d'Oupeye.

Visé souhaite mettre la rue Basse Hermalle interdite au plus de 5 t.

La sortie 2a permet d'accéder directement au port fluvial en venant de l'amont sur l'E25 et en repartir. Il faut sortir à la sortie 3 au pont d'Argenteau pour reprendre la E25 vers Maastricht.

Du Trilogiport, il n'est pas conseillé de reprendre par le Nord pour éviter de traverser Haccourt ou Visé via le N618.

Au pont d'Argenteau, il va sans dire qu'à l'heure actuelle, le carrefour est devenu infranchissable pour les piétons, d'autant plus pour les PMR, alors qu'un site de co-voiturage multimodal vient d'être aménagé à proximité.



Figure 112 : vue StreetView 2021

Pour le Trilogiport en plein développement, il est utile de faire des enquêtes mobilité auprès de entreprises implantées et ainsi bien évaluer les modes de déplacements des travailleurs pour travailler ceux qui sont réellement efficaces.



Figure 113 : échangeur Argenteau - obstacles pour les cyclistes

Il en est de même pour les cyclistes, on pourrait transformer la zone striée en piste cyclable protégée par une bordure collée si et seulement si certains longs poids lourds n'ont pas besoin de cette zone pour manœuvrer. Nous rappelons que le RAVeL le long de la rive droite débouche sur ce carrefour.

**Page pour notes**

