

Création d'un réseau cyclable utilitaire au Pays de Herve

Colloque Wallonie Cyclable
06/05/2022



Groupe d'Action Locale
Pays de Herve



Contexte

- Mobilité cyclable UTILITAIRE
- Échelle SUPRACOMMUNALE
- Approche BOTTOM-UP



Objectifs

- **Sécuriser** les déplacements des cyclistes actuels et futurs ;
- Encourager les citoyens à recourir aux **modes doux** pour leurs **trajets quotidiens** ;
- Permettre aux habitants de rejoindre **les centres de village et les principaux pôles** du territoire à vélo.



Un travail collaboratif



6 associations



8 communes



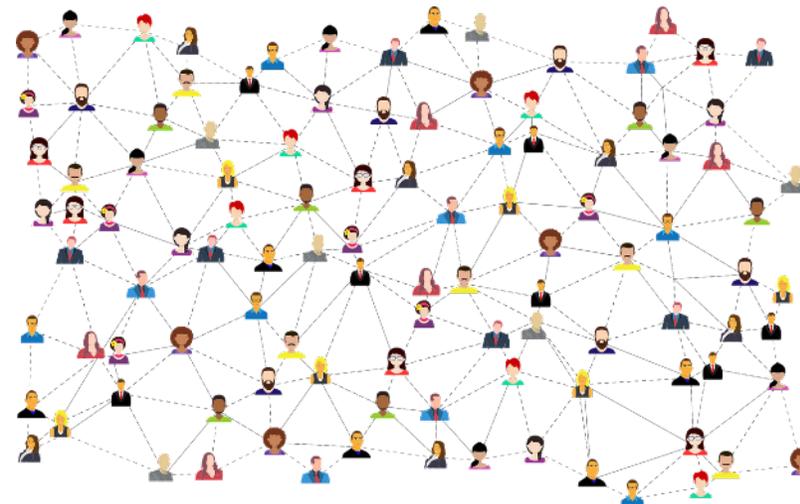
2+ services régionaux



1 bureau d'études



125 citoyens



Étape par étape

I. État des lieux

- Aménagements existants et projetés
- Pôles générateurs de déplacement
- Flux de mobilité

📄 Ébauche cartographique du réseau



Comité technique

Participatif (travail sur carte)
09/2020

II. Co-construction du réseau

- Construction du réseau
- Distinction entre les besoins supracommunaux et communaux
- Intégration des réflexions des communes candidates Wallonie Cyclable

→ Cartographique du réseau (caractère évolutif)



Consultations citoyennes
Construction du réseau
11/2020



Comité technique
Discussion des résultats
03/2021

III. Plan d'actions

- Choix des itinéraires à approfondir
- Recommandations sur le type d'aménagement et les lieux à sécuriser
- Établissement d'une politique cyclable

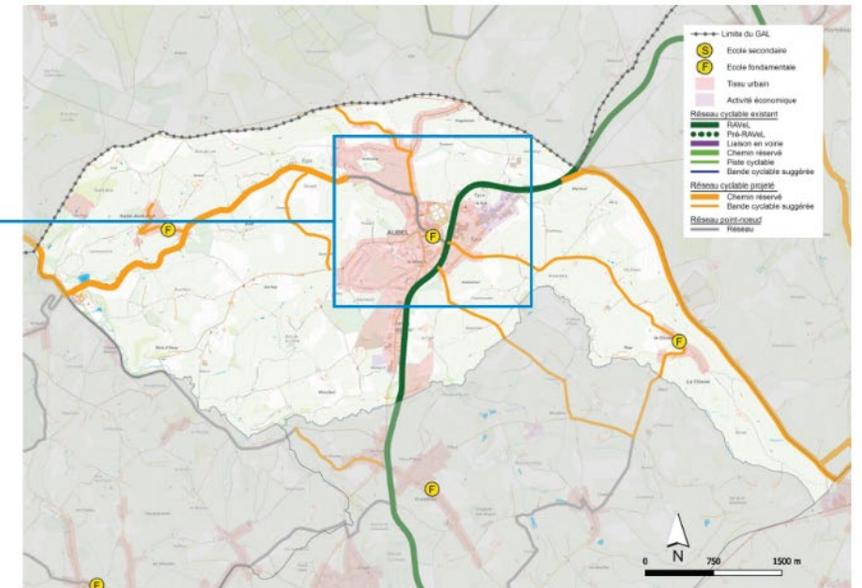
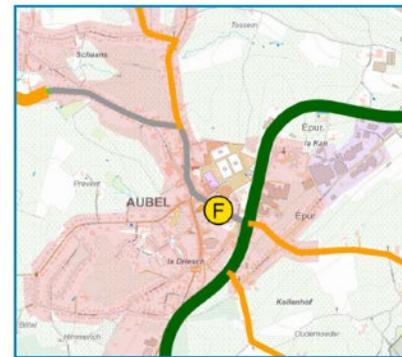
- Fiches-actions sur les 10 liaisons supracommunales prioritaires
- Fiches descriptives sur les autres liaisons
- Plan d'actions



Comité technique
Discussion des résultats
11/2021

I. État des lieux

1. Consultation des acteurs du territoire
2. Identification des infrastructures existantes et projetées
3. Identification des pôles générateurs de déplacements
4. Analyse des flux de mobilité
5. Cartographie du réseau cyclable actuel



Symboles	
---	Limite du GAL
(S)	Ecole secondaire
(F)	Ecole fondamentale
(Rouge)	Tissu urbain
(Violet)	Activité économique

Réseau cyclable existant	
(Vert foncé)	RAVeL
(Vert moyen)	Pré-RAVeL
(Violet)	Liaison en voirie
(Vert clair)	Chemin réservé
(Vert très clair)	Piste cyclable
(Bleu)	Bande cyclable suggérée

Réseau cyclable projeté	
(Orange)	Chemin réservé
(Orange clair)	Bande cyclable suggérée

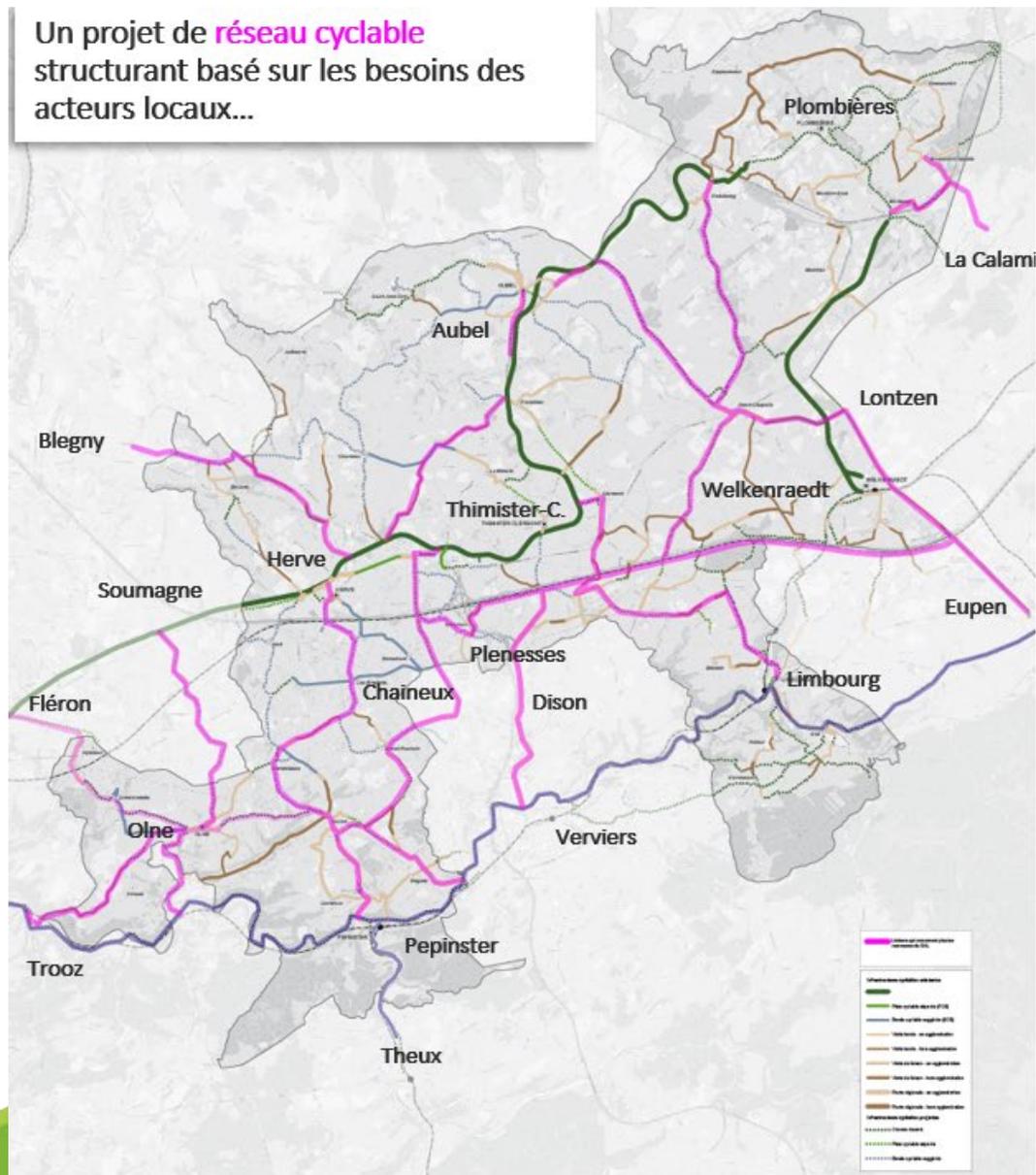
Réseau point-noeud	
(Gris)	Réseau

II. Co-construction du réseau

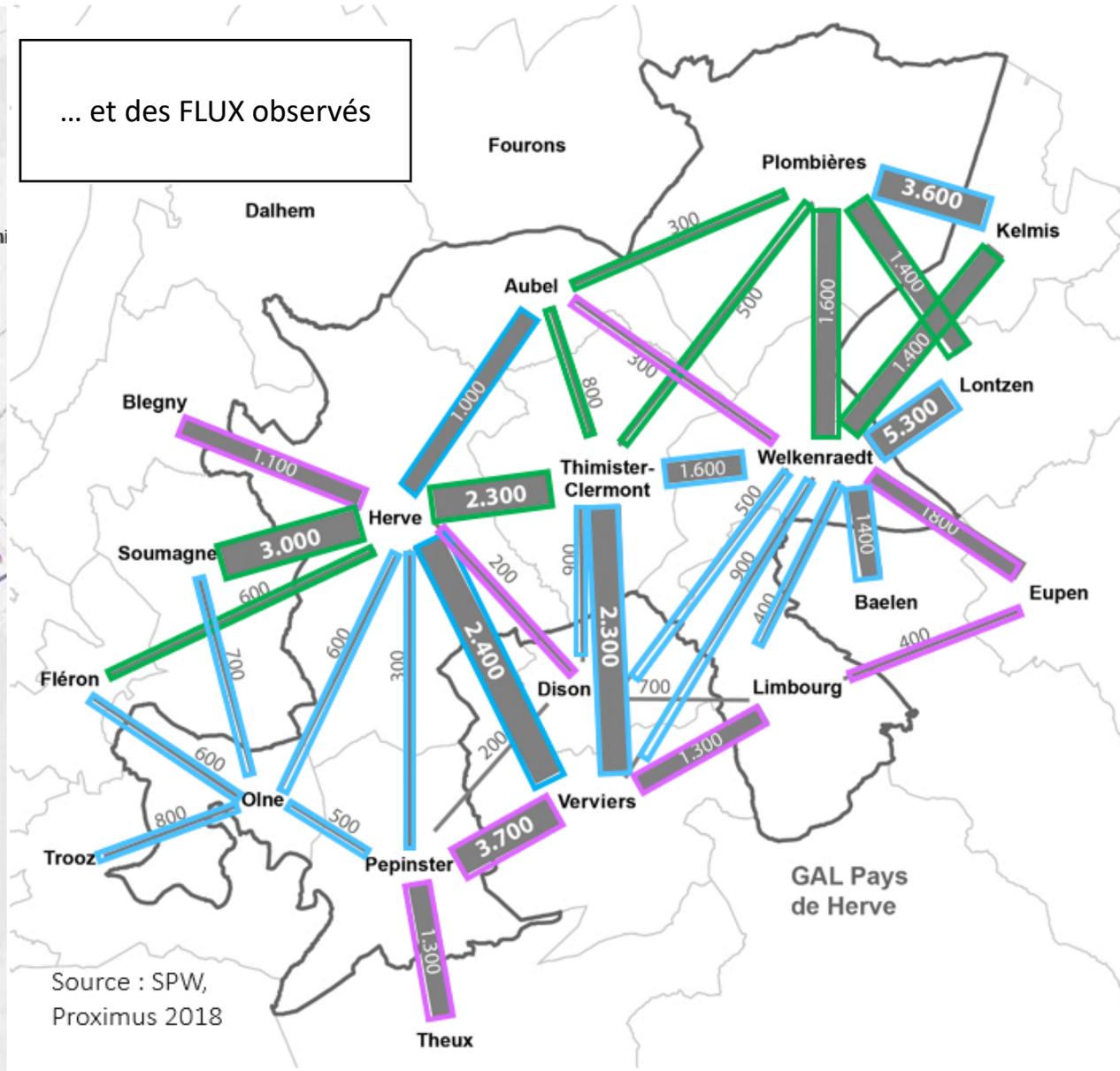
1. Collecte des suggestions :
 - Workshop avec les communes et le secteur associatif
 - Consultations citoyennes (8 rencontres, 125 participants)
 - Candidatures Wallonie Cyclable
2. Analyse multicritères des suggestions
3. Définition du réseau
4. Identification des liaisons lacunaires (19)
5. Priorisation des liaisons par les acteurs du territoire



Un projet de **réseau cyclable** structurant basé sur les besoins des acteurs locaux...



... et des FLUX observés



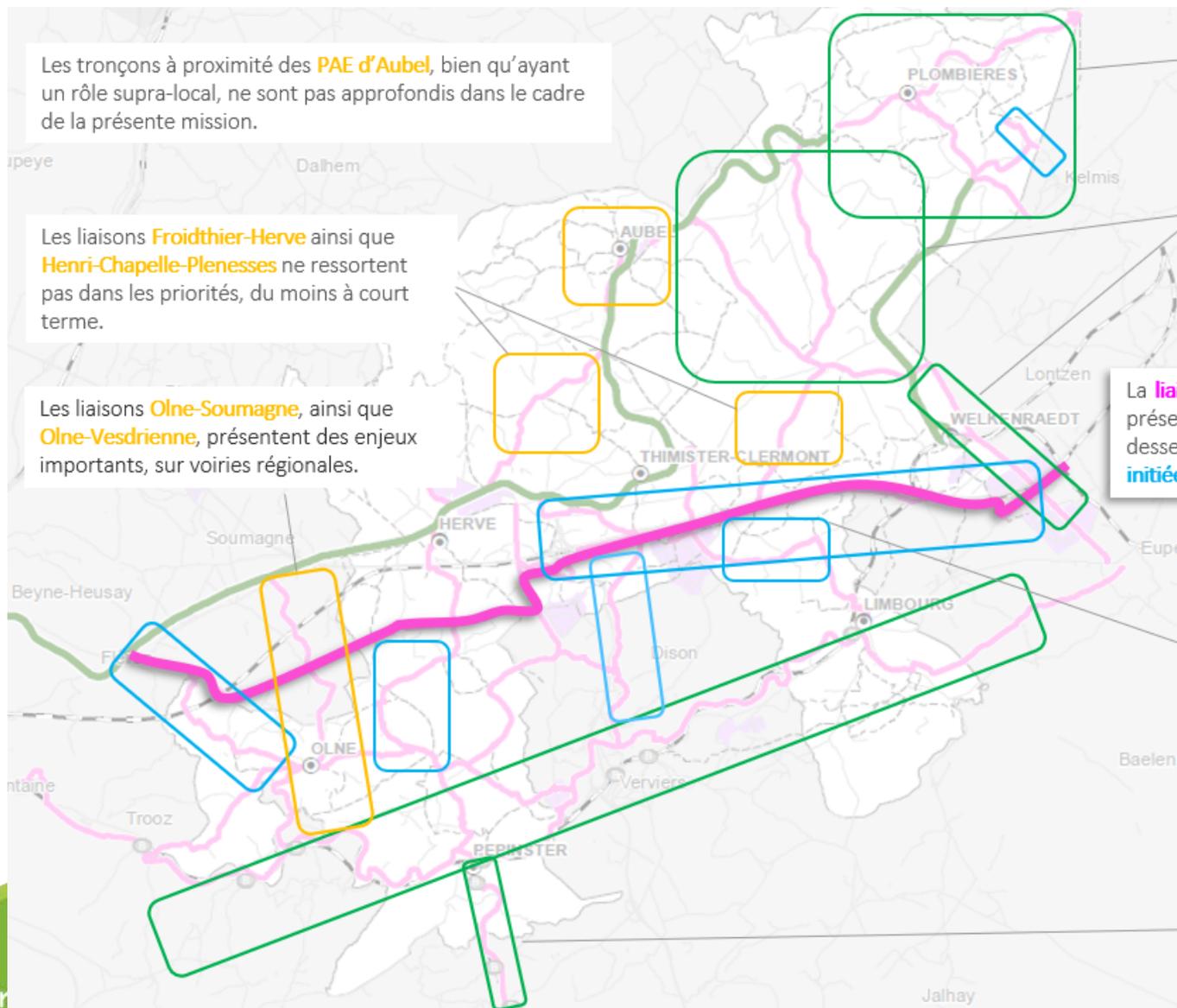
Source : SPW,
Proximus 2018

III. Plan d'actions

1. Stratégie de développement
2. Sélection des liaisons
3. Visites de terrain
4. Fiches descriptives
5. Fiches actions
6. Estimations budgétaires
7. Priorisation de mise en œuvre
8. Politique cyclable



1. Stratégie de développement



Les tronçons à proximité des **PAE d'Aubel**, bien qu'ayant un rôle supra-local, ne sont pas approfondis dans le cadre de la présente mission.

Les liaisons **Froidthier-Herve** ainsi que **Henri-Chapelle-Plenesses** ne ressortent pas dans les priorités, du moins à court terme.

Les liaisons **Olne-Soumagne**, ainsi que **Olne-Vesdrienne**, présentent des enjeux importants, sur voiries régionales.

À Plombières, les liaisons structurantes RAVeL sont **asphaltées ou en voie d'asphaltage**. Le seul autre enjeu supra-local concerne la connexion avec **La Calamine**.

Les connexions entre **Henri-Chapelle**, Hombourg et Aubel sont en projet. Idem entre Welkenraedt et Eupen

La **liaison structurante Ouest-Est** « Dorsale du Plateau de Herve » est un projet à amorcer, présentant les caractéristiques d'un projet phare supracommunal (nombreux pôles desservis, potentiel d'aménagement d'un site propre important...). Seule la **partie Est sera initiée dans cette étude**.

En complément à la partie Est de la Dorsale, ces liaisons sont retenues comme prioritaires par le GAL :

- **Limbourg – Plenesses**
- **Moresnet-Chapelle – La Calamine**
- **Olne – Herve**
- **Olne – Fléron**

La **Vesdrienne et le RAVeL des Sources** sont en projet.

III. Plan d'actions

1. Stratégie de développement
2. Sélection des liaisons
3. Visites de terrain
4. Fiches descriptives
5. Fiches actions
6. Estimations budgétaires
7. Priorisation de mise en œuvre
8. Politique cyclable



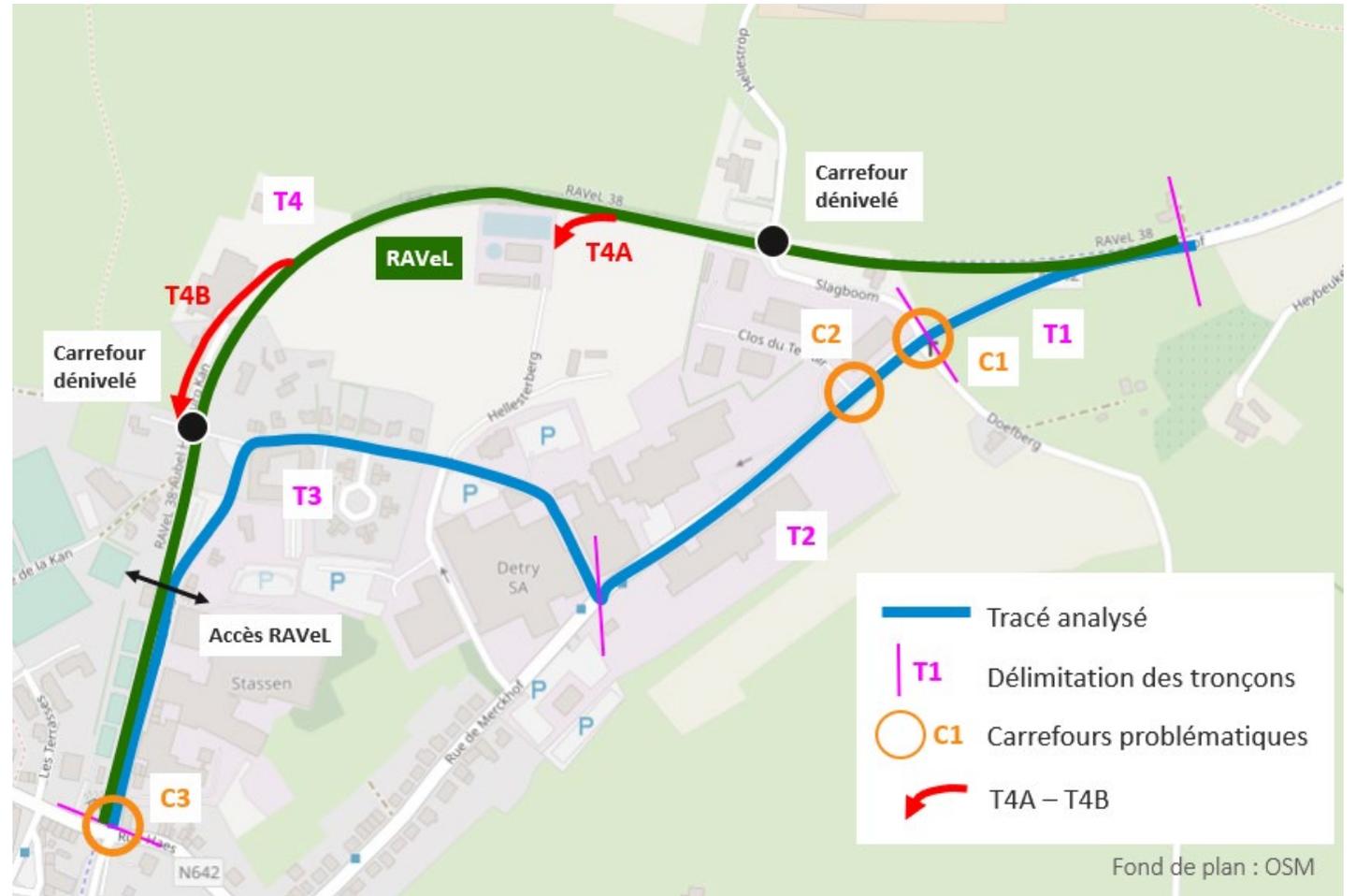
4. Exemple fiche descriptive : Plombières – PAE Aubel

Accessibilité du PAE d'Aubel

La liaison entre Plombières et le PAE d'Aubel emprunte le RAVeL sur la quasi-entièreté de son tracé. L'enjeu de cette liaison concerne la connexion entre le RAVeL et le PAE, sur le territoire d'Aubel.

2 cas de figure :

- En venant de Thimister, l'accès au PAE d'Aubel s'effectue par le RAVeL et par la rue de la Kan (voirie de desserte locale).
- En venant de Plombières, l'accès au PAE s'effectue par la N642. La plus proche connexion N642 / RAVeL se trouve actuellement hors agglomération (environ 300 m à l'est du carrefour avec Slagboom). Les 2 connexions existantes entre le RAVeL et le réseau routier constituent des carrefours dénivelés ☒ envisager la connexion par l'arrière du PAE depuis le RAVeL (voir T4-A et T4-B).



4. Exemple fiche descriptive : Plombières – PAE Aubel

N°	Long.	Contexte	Pistes de solution
T1	280 m	N642 Voirie structurante entre Plombières et Aubel, tronçon non bâti, trafic moyen, 90 ou 50 km/h, double sens, rétrécissement de chaussée en entrée d'agglomération, beaucoup de camions, vélo en mixité.	Envisager la création d'une connexion entre le RAVeL et la zone d'agglomération, à hauteur du carrefour N642 / Slagboom, afin d'éviter la circulation sur la N642 dans sa zone hors agglomération.
T2	550 m	N642 Voirie structurant entre Plombières et Aubel, zone d'activité économique, bâti en retrait, trafic moyen, 50 km/h, double sens, caractère rectiligne incitant à la vitesse mais présence de plusieurs dispositifs ralentisseurs (rétrécissement de chaussée), beaucoup de camions (manœuvres au niveau du PAE), vélo en mixité	Créer un aménagement en site propre (option à privilégier) ou ajouter des bandes cyclables suggérées (option à court terme si manque de moyen)
T3	820 m	Rue de la Kan Zone d'activité économique et résidentielle, voirie de desserte locale, faible densité du bâti, bâti en retrait, 50 km/h, double sens, vélo en mixité	/
T4	1.500 m	RAVeL – entre la N642 et la rue de la Station Les carrefours dénivelés du RAVeL limitent l'accessibilité du PAE et de la zone résidentielle et impliquent un passage par la N642.	Étudier la possibilité technique (différence de niveaux) et foncière de créer une connexion entre le RAVeL et le PAE. Deux endroits potentiels ont été identifiés sur la carte T4-A et T4-B.
C1	/	# N642 – Slagboom En cas de mise en œuvre de la sortie RAVeL (voir proposition T1), l'insertion des vélos pourrait s'avérer problématique.	Aménager le carrefour de manière à gérer l'insertion des cyclistes.
C2	/	# N642 – Clos du terroir Plusieurs traversées piétonnes sont réparties sur la N642 mais pas dans la partie nord du PAE.	Ajouter une traversée piétonne à hauteur du Clos du Terroir.
C3	/	# RAVeL – Rue de la Station Pour les véhicules circulant sur l'axe « Station – Haes », le croisement avec le RAVeL manque de visibilité.	Marquer davantage le croisement avec le RAVeL en y ajoutant un marquage coloré au sol sur la rue de la Station.

4. Exemple fiche descriptive : Plombières – PAE Aubel

T1 (2020)



T2 (2020)



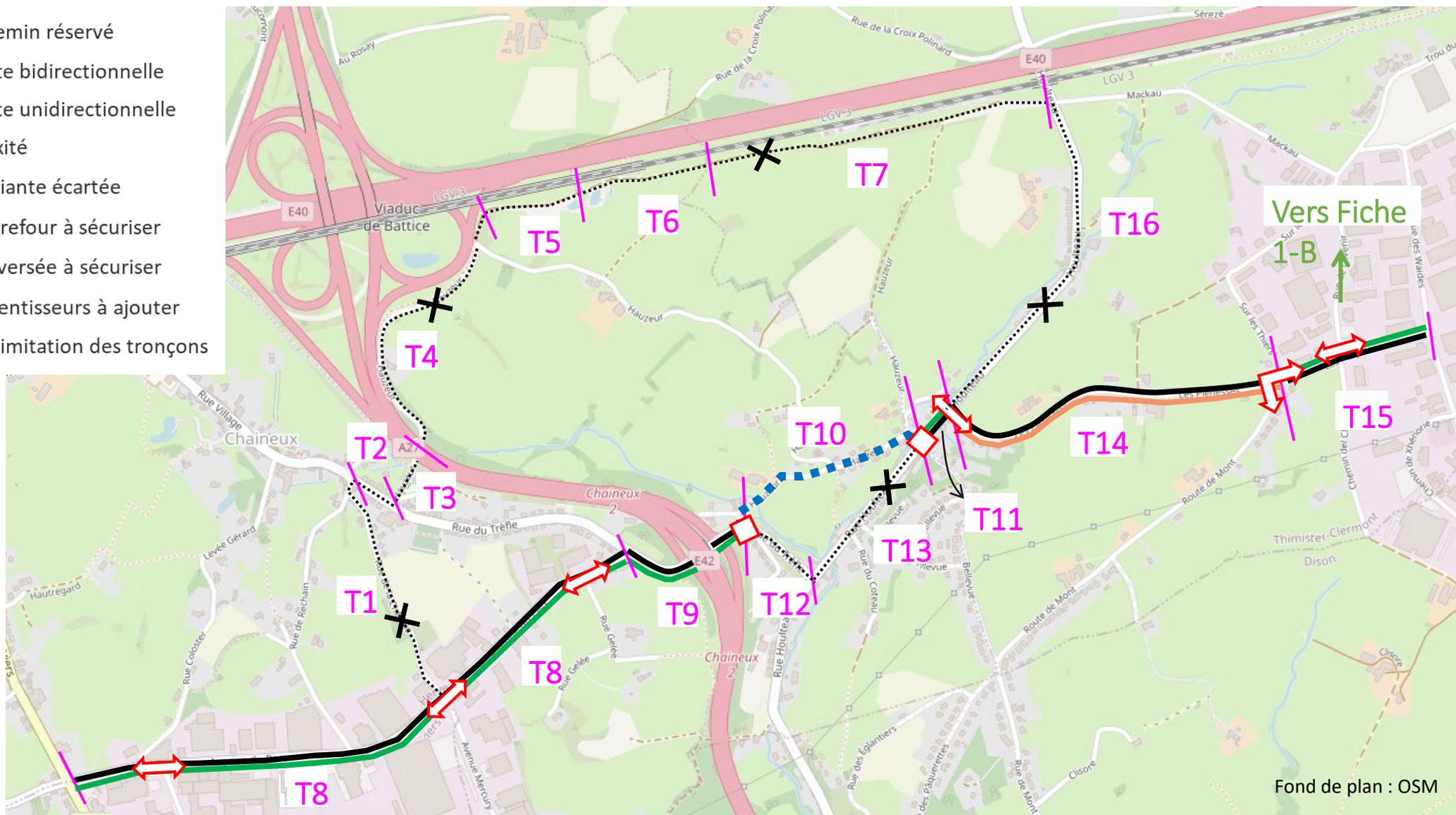
T3 (2019)



Source : Google StreetView

5. Exemple fiche-action : Chaineux-Plenesses

-  Chemin réservé
-  Piste bidirectionnelle
-  Piste unidirectionnelle
-  Mixité
-  Variante écartée
-  Carrefour à sécuriser
-  Traversée à sécuriser
-  Ralentisseurs à ajouter
-  T1 Délimitation des tronçons



5. Exemple fiche-action : Chaineux-Plenesses

N°	Long.	Contexte	Infrastructure cyclable	Intervention	Mesures d'accompagnement
ITINERAIRE RETENU					
T8	1.620 m	<p>Avenue du Parc : Zone d'activité économique, voirie de desserte principale du PAE Chaineux, nombreux poids lourds, bâti en retrait, trafic élevé, 50 km/h, trafic à double sens, chaussée ~ 8 m, bus, domaine communal</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement cyclable séparé • Piste F99A côté Sud (bidirectionnelle) 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la chaussée à 6,5 m <p>En section courante, 2 profils type distincts (voir profils en travers) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lorsque du stationnement en long est maintenu, présence d'une zone tampon en dalles gazon de 1 m entre le stationnement et la piste cyclo-piétonne • En l'absence de stationnement réalisation d'une zone plantée de 1,50 m séparant la chaussée de la piste <p>Autres interventions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traitement des traversées : voiries adjacentes et zones d'accès carrossables • Aménagement des arrêts de bus en chaussée et dévoiement éventuel de la piste cyclable <p><u>Alternative</u> en cas de réfection complète de la chaussée : dans chaque sens, piste cyclable marquée derrière le stationnement (lorsqu'il est nécessaire) de type F99b monodirectionnelle</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Analyse des besoins de stationnement sur base des taux d'occupation et des besoins de livraison • Sensibilisation-Communication

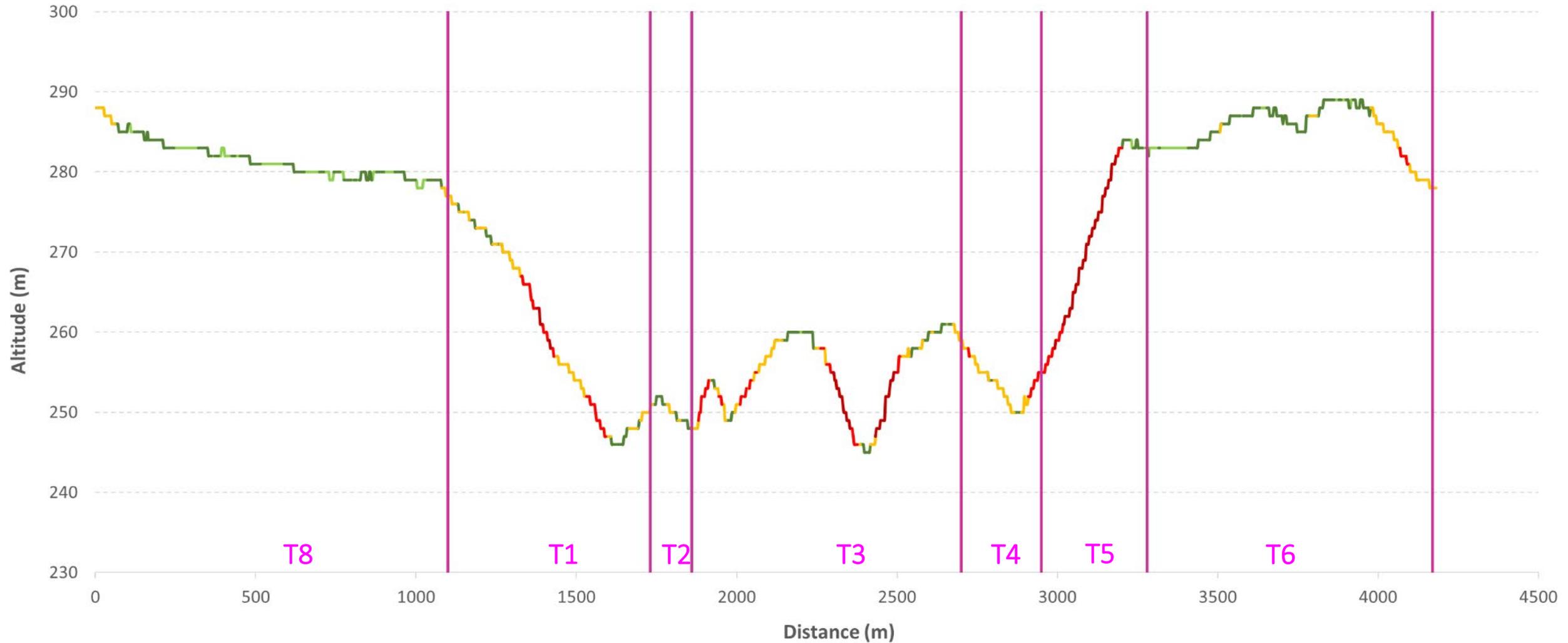
5. Exemple fiche-action : Chaineux-Plenesses

N°	Long.	Contexte	Infrastructure cyclable
ALTERNATIVE NON RETENUE			
T12	220 m	Rue du Trèfle : Voirie inter-village, tronçon non bâti, voirie d'accès à l'autoroute E42 et voirie de liaison entre les PAE Chaineux et Les Plenesses, trafic élevé, 90 km/h, bus, propriété communale	<p>Bien que plus intuitive et évitant une traversée de la rue du Trèfle accidentogène, cette alternative par la rue Houlteau est écartée pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • largeurs disponibles : • besoins de stationnement pour les activités riveraines : • dimensionnement de la chaussée à adapter au passage des bus. <p>En conséquence, la voirie ne permet pas d'accueillir un aménagement cyclable séparé (qu'il soit bidirectionnel d'un côté ou monodirectionnel de part et d'autre), aussi un tracé alternatif, sur des voiries locales a été préféré à ce tracé.</p>
T13	450 m	Rue Houlteau (entre Trèfles et Hauzeur) : Contexte résidentiel, densité moyenne du bâti, bâti majoritairement en retrait, voirie d'accès à l'autoroute E42 et voirie de liaison entre les PAE Chaineux et Les Plenesses, mesures de modération de la vitesse (chicanes, pincements, stationnement), trafic élevé, 50 km/h, double sens, bus	
ALTERNATIVE NON RETENUE			
T16	930 m	Rue Houlteau (entre Plenesses et Mackau) : Contexte résidentiel, densité moyenne du bâti, bâti majoritairement en retrait, voirie d'accès à l'autoroute E42 et voirie de liaison entre les PAE Chaineux et Les Plenesses, mesures de modération de la vitesse (chicanes, pincements, stationnement), trafic élevé, 50 km/h, double sens, bus	<p>Cette alternative écartée pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Idem T13, avec des contraintes de stationnement riverains dans le tronçon bâti mitoyen accentuées, - Accès moins direct au PAE des Plenesses.

5. Exemple fiche-action : Chaineux-Plenesses

Itinéraire T8-T1-T2-T3-T4-T5-T6-T7
(nord)

< 1 % 1 - 3 % 4 - 6 % 7 - 9 % > 9 %



5. Exemple fiche-action : Chaineux-Plenesses

T8 (2021)



T13 (2021)



T15 (2021)



T9-T12 (2021)



T14 (2021)



Source : Google StreetView

III. Plan d'actions

1. Stratégie de développement
2. Sélection des liaisons
3. Visites de terrain
4. Fiches descriptives
5. Fiches actions
6. Estimations budgétaires
7. Priorisation de mise en œuvre
8. Politique cyclable



En cours et à venir

- Recherche de financement pour la concrétisation des aménagements
 - Appels à projets
 - Droit de tirage
 - Intégration dans les plans régional (Wallonie Cyclable) et fédéral (Be Cyclist)
 - Opportunités
- Mise en œuvre de la politique cyclable
 - Coordination des acteurs
 - Actions de sensibilisation / promotion auprès des différents publics-cibles
 - Projet EMSR
 - Etc.

MERCI pour votre écoute

Contact : **GAL Pays de Herve**

Aurélie Remacle, chargée de mission *Mobilité*

0498 48 53 62 - aurelie.remacle@galpaysdeherve.be