



SOUHAITS POUR UN MIEUX VIVRE

à Herstal



Document de l'association des cyclistes quotidiens à destination des candidats aux élections communales de 2018

Bonjour,

A Herstal, lentement mais sûrement, nous commençons à percevoir les limites d'une politique et d'habitudes uniquement basées sur des déplacements en voiture :

- Chaque jour scolaire, nous assistons aux mêmes embouteillages automobiles aux entrées/sorties d'écoles avec du parage illicite sur trottoirs.
- Aux heures d'affluences, le **tronçon N 671** de la place Licourt jusqu'au Centre Commercial « Carrefour ...» subit un embouteillage de plusieurs heures. L'avenir semblerait s'éclaircir... mais pour combien de temps ?
- Notre zone d'emploi de 9200 jobs aux **Hauts-Sarts** se voit desservi à 97 % par l'auto créant une zone d'engorgement à la sortie des Hauts-Sarts, pendant ce temps la mobilité à vélo, piétonne reste en dessous de 1 %.
- **Herstal-Centre**, comme les activités commerciales de proximité déclinent, est un exemple frappant que la mobilité de proximité piétonne cycliste est fort absente, sauf le jour du marché où l'on y voit déambuler des piétons.

Il est temps de trouver des solutions pour désengorger nos routes. Le développement du vélo pourrait en être une... d'autant plus que le vélo est rentable économiquement. Si la Ville de Liège approche maintenant des 2% de cyclistes quotidiens, pourquoi pas Herstal ? La ville en compte toujours moins de 1% aujourd'hui, mais heureusement, nous y voyons de plus en plus de cyclistes. Le déclic « vélo » serait-il commencé ?

Passons en revue les principaux atouts et freins au développement du vélo à Herstal.

Les améliorations cyclistes sont là :

- De plus en plus de sections Ravel (Hauts-Sarts, Vottem, Ravel-Rail...)
- Des raccourcis cyclistes par 68 rues mises en SULs (plus de 80% des sens interdits)
- Des dispositifs de stationnement vélos, notamment en U renversé
- De nouveaux passages cyclo-pédestres sous voies
- Depuis 2009, des journées Mobilité avec la promotion d'initiations « Vélo Trafic »
- Des modérateurs de trafic à passage cycliste qui améliorent la sécurité
- Une carte touristique à vélo communale (2016) + Beau Vélo de Ravel en 2017
- Un atelier vélo a été créé

Mais nos handicaps cyclistes, piétons/PMR sont aussi là :

- Ce sont nos temps/distances de trajets rallongés, trop souvent 10 minutes au lieu de 5 pour le piéton/cycliste dans des conditions de trajets dégradés : en vitesses motorisés excessives, d'un non-entretien (nids de poule,...) etc.
- C'est l'absence de règlement communal favorisant le parking pour vélos dans les projets d'immeubles résidentiels et de bureaux.
- C'est le manque de gestion coordonnée surtout en Intermodalité
- C'est le manque de financement de nos aménagements cyclables, sur l'absence de Redevance de Solidarité à partir des parkings payants.

Vu tous les bénéfices que l'usage du vélo apporte (santé publique, sécurité urbaine, convivialité, économie, libération du trafic...), **le Gracq vous fait des propositions que vous trouverez dans les pages qui suivent :**

- **Des aménagements à réaliser** (suppression de points noirs et nouveaux cheminements-raccourcis)
- **Des conditions favorables** à l'intermodalité et à la mobilité douce (zones 30, parkings, sensibilisations à l'usage du vélo...).

Pour mener à bien ce programme, nous nous demandons s'il ne faudrait pas mettre en place une structure de gestion à l'échelle communale.

Merci pour votre attention... et au plaisir de collaborer avec vous !

Pour le Gracq Basse-Meuse,

Michel Murzeau et Bernard Gabriel
basse-meuse@gracq.org



NB : Herstal se caractérise par ses 40 000 habitants dont les 2/3 des ménages ont +/- 18 000 autos, puis 1/4, soit +/- 10 000 citadins sont sans auto !

Aménagements pour une meilleure intermodalité

(piétonne/PMR, cycliste/PMR, usager des bus/trains, de l'auto,...)

1) Suppression de « points noirs »

Il s'agit de points de fractures cyclistes, piétons/PMR.

Voici trois exemples frappants :

- En face de la Cité Wauters : Rejoindre la bande des bus pour un double sens cycliste



- Au pont de Wandre : Ravel cyclo-pédestre en trottoir à élargir

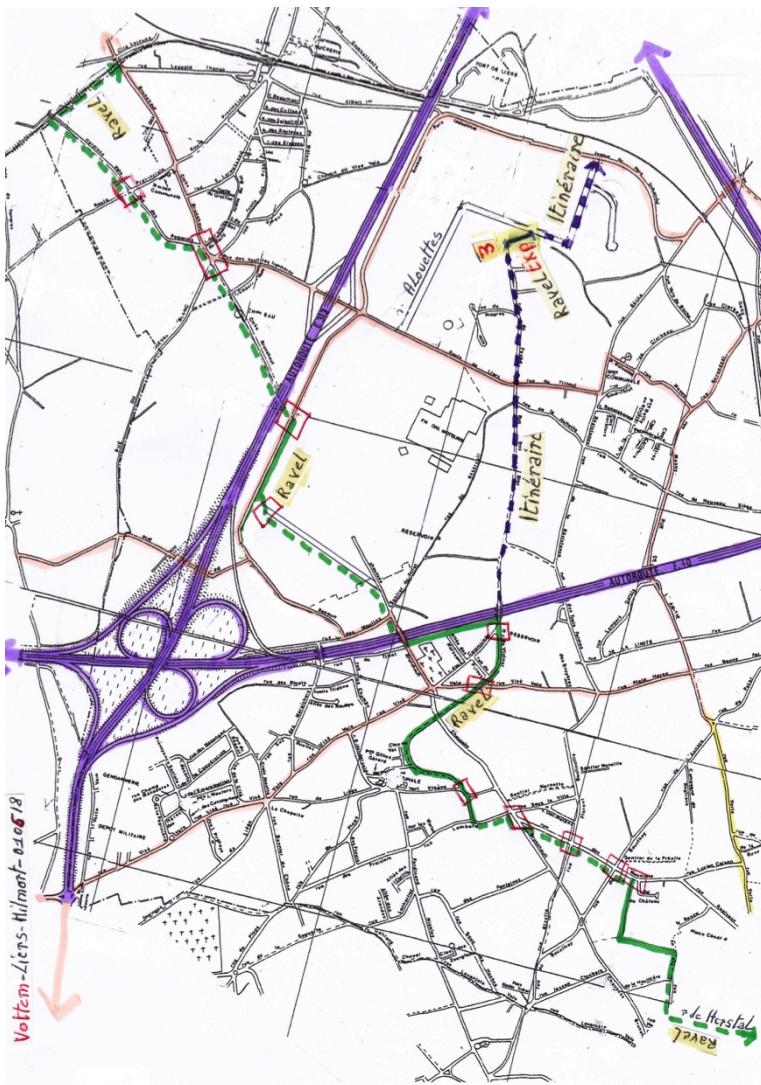


- Le carrefour de la Chaussée Brunehault avec l'avenue du Parc Industriel (carrefour en T) :



Ce carrefour doit être réellement sécurisé, redessiné et délimité pour la traversée cycliste qui y est périlleuse.

Ce troisième exemple fait partie de la liaison Liers-Vottem-Liège balisée par la région wallonne comme lien entre la Ligne 31 (Ravel de Rocourt) et le halage de Liège (Ravel 1). D'autres carrefours de cette liaison mériteraient d'être sécurisés par un guidage cycliste : logo vélo, coussin berlinois, avancée cycliste avec losange, bande pointillée, modérateur de trafic (traversée surélevée au niveau trottoir voire son rétrécissement,...).



La carte ci-contre reprend cette liaison Ravel en vert : de la Ligne 31 en haut à gauche (près de la gare de Liers) au golf de Bernalmont (en dessous à droite). Cette liaison est balisée jusqu'au pont Atlas.

Les carrefours concernés sont :

- 1) ch/Brunehault entre la r/Vinave/Ragayets,
- 2) Ravel entre l'avenue P-Industriel/r/Fourches,
- 3) ch/Brunehault/Ravel E 40,
- 4) r/Blés/Ravel, Ravel
- 5) Vicinal/r/Visé Voie
- 6) Ravel Vicinal/ch/Brunehault,
- 7) Ravel Vicinal/Vinave,
- 8) Lombard/r Meuniers,
- 9) r/ Meuniers/Fl. Boclinville
- 10) r/Meuniers/Bouxthay
- 11) r/Meuniers/Ravel
- 12) r/Herstal/ch Brunehault
- 13) ch Brunehault/Lavaniste

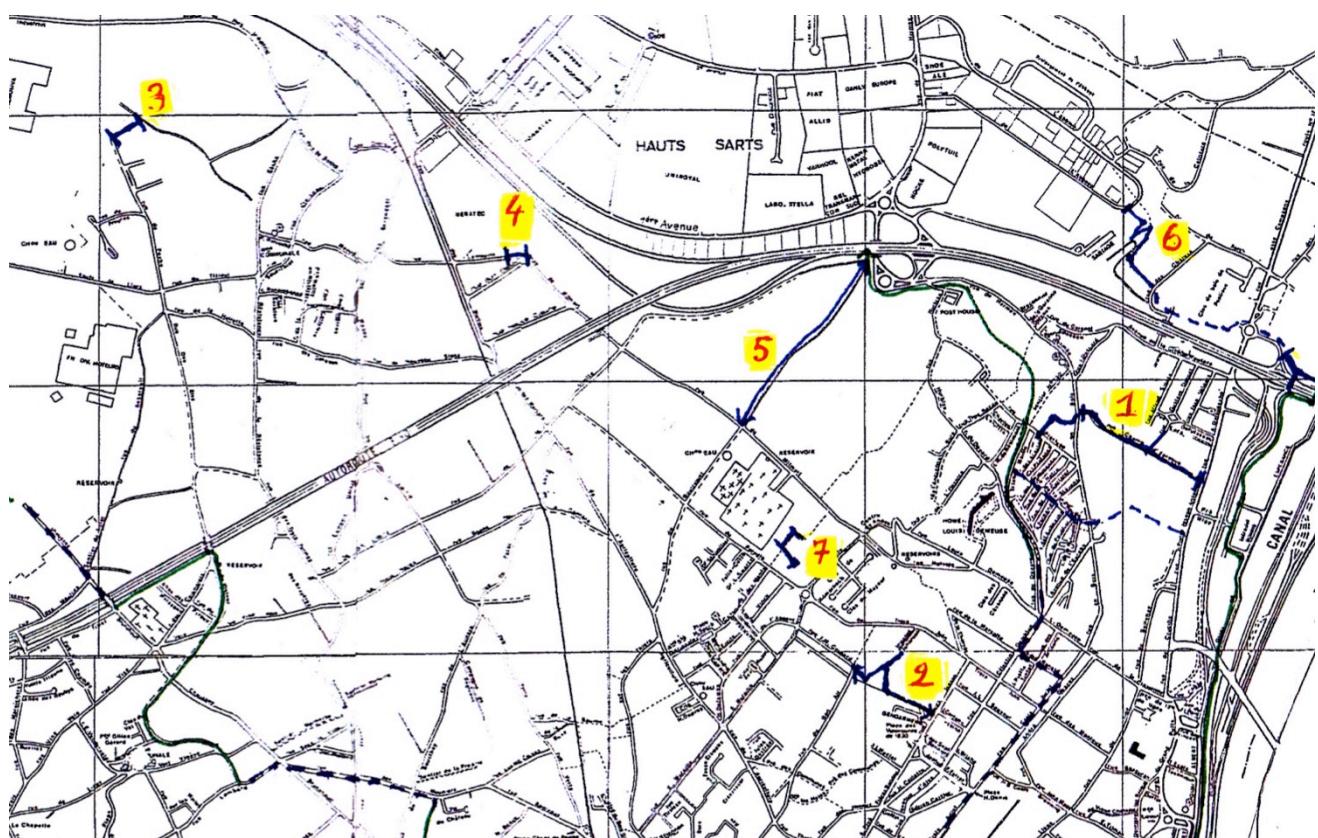
2) 7 Raccourcis Ravels vers les hauteurs

Pour les piétons/PMR et les cyclistes, il s'agit de rejoindre de manière agréable les activités attractives ou les points d'intermodalité. Ces raccourcis permettent d'avoir un temps de trajet plus court et plus direct pour rejoindre des arrêts de bus ou de train, des services publics, des commerces, des écoles ou des entreprises...

Sur Herstal, le Gracq n'a retenu que 7 « Raccourcis Plaisir-Ravel Express », mais d'autres pourraient s'y adjoindre au vu de leur importance pour notre mobilité de proximité. Sur les 7 Raccourcis présentés ici, 5 se trouvent de grande importance pour les piétons et PMR.

Les déplacements en moins de 5 minutes sont particulièrement attractifs pour les piétons, en moins de 10 minutes pour les cyclistes et en 20 minutes pour les cyclistes qui ont l'assistance électrique.

Les 7 raccourcis Ravels se trouvent sur le plan suivant :



- 1) Pontisse – Wauters - Pré Wig
- 2) Entre Préalle-Haut et l'Athénée
- 3) De Vottem à la gare de Milmort
- 4) De Milmort vers Préalle-Haut
- 5) De Préalle-Haut vers les Hauts-Sarts
- 6) Rue de l'abbaye (du Delhaize vers les Hauts-Sarts)
- 7) Près du cimetière de Rhees

1.- Accès au mini-pôle du Pré-Wigi à partir du quartier Wauters et Pontisse

Il s'agit de relier les 2 écoles Namotte/Notre Dame (Pontisse) au quartier Wauters et celui-ci jusqu'au pôle commercial du Pré-Wigi

Dans une 2^{ème} phase, ce Ravel devrait être prolongé en contournant l'école jusqu'à la rue des Acacias, pour se raccorder à la Cité de Pontisse. Il y aurait lieu de réaliser un Ravel sur une longueur de +/- 50 mètres.



Ravel de 600 m reliant les arrêts de bus 7, 50, 78 sur la N 671 et la ligne de bus 76 en la rue en Bois.

Accès en – de 7 minutes comme piéton (14 minutes en A/R), au lieu de 14 minutes (28 minutes en A/R).

Accès en – de 3 minutes comme cycliste au lieu de 6 minutes.

Au-delà d'un trajet plus agréable et plus sécurisant, ce sont nos vies de quartiers Wauters et Pontisse qui sont à relier et nos commerces de proximité qui doivent être accessibles et attrayants.





2.- Accès au mini-pôle de l'Athénée d'Herstal-Centre à partir de La Préalle-Haut

Il s'agit de 500 mètres pour rejoindre la rue J.M. Courard. C'est un raccourci qui fait gagner 800 mètres, soit 8 minutes pour un piéton (un quart d'heure en aller/retour) et 3 minutes pour le cycliste. Au-delà d'un trajet plus agréable et plus sécurisant, c'est une promotion pour aller à l'école à pied ou à vélo qui s'opère. En outre, cet itinéraire permet de rejoindre plus facilement la Place Jean Jaurès.



Il y aura lieu de réaliser un Ravel sur une longueur de +/- 450 mètres (la largeur doit s'adapter aux potentialités en usagers).

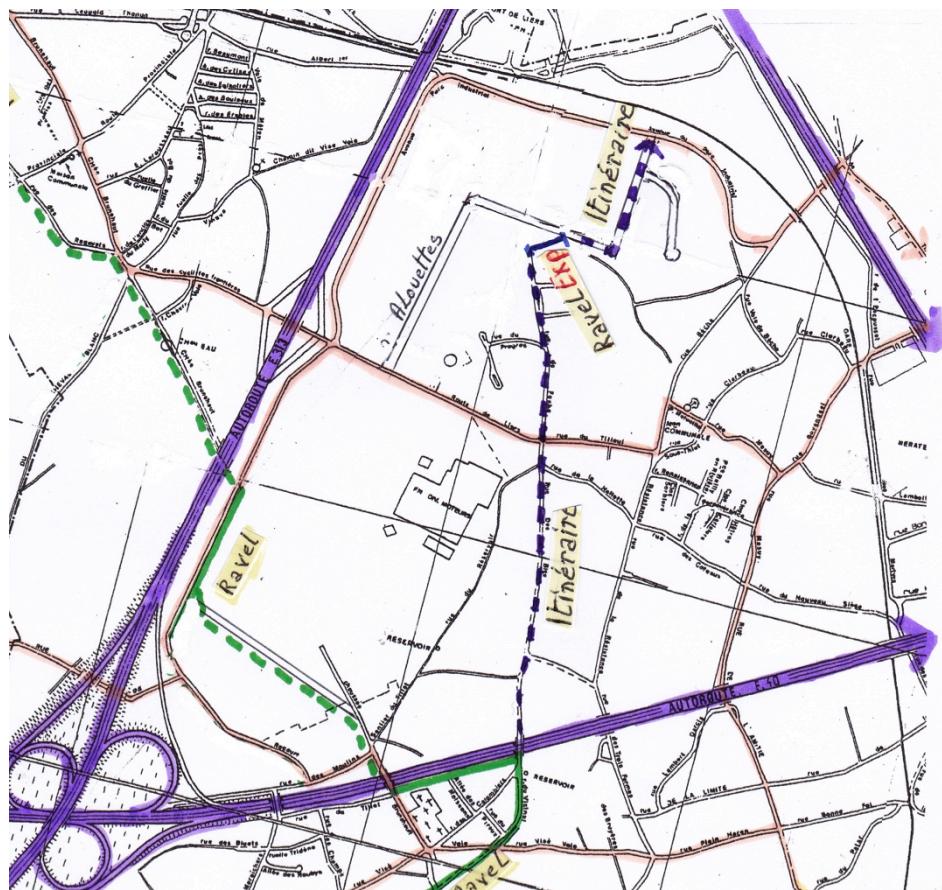


Accès par la rue P.Janson



Accès par la rue du Bon air

3.- Accès aux Hauts-Sarts 3 à partir de Vottem



Il s'agit d'un trajet sur la crête de Milmort (du côté de la rue du tilleul). Il permet de gagner 700 mètres. Il s'agit d'avoir un accès en – de 10 minutes comme piéton (20 minutes en A/R), au lieu d'un détour en 20 minutes (40 minutes en A/R) et en – de 3 minutes comme cycliste, au lieu d'un détour en 6 minutes. Au-delà d'un trajet plus agréable et plus sécurisant, c'est une promotion du raccourci vers l'entreprise à vélo qui s'opère.



Il y a lieu d'améliorer ce tronçon sur une longueur de 150 mètres (la largeur doit s'adapter aux potentialités en usagers).



4.- Accès au Zoning 3 des Hauts-Sarts à partir de Milmort



Petit tronçon au bout de la rue Lambotte : 30 m. / trajet détour : 350 m.

C'est d'avoir un accès en – de 1 minute comme piéton (2 minutes en A/R), au lieu d'un détour en 4 minutes (8 minutes en A/R).

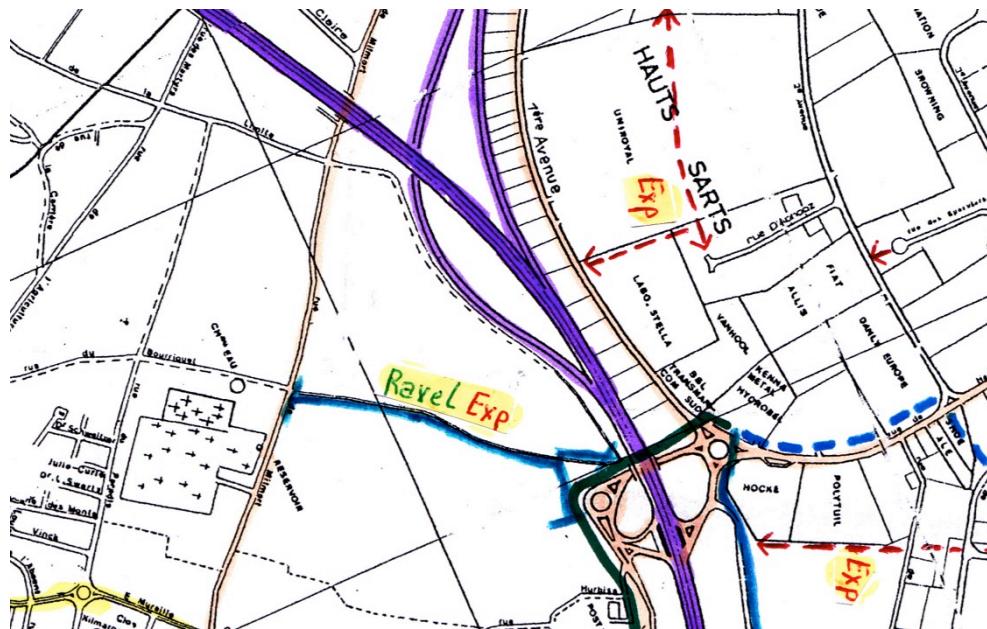
C'est d'avoir un accès en – de 1 minute comme cycliste, au lieu d'un détour en 2 minutes

Au-delà d'un trajet plus agréable et plus sécurisant, c'est une promotion du raccourci vers l'entreprise à vélo qui s'opère.

Il y aura lieu de réaliser un Ravel sur une longueur de 30 mètres (la largeur doit s'adapter aux potentialités en usagers). Il faudrait obtenir un droit de passage entre le cul de sac de la rue Lambotte et la Doucette.



5.- Accès au Zoning des Hauts-Sarts à partir de Préalle-Haut (cimetière de Rées)



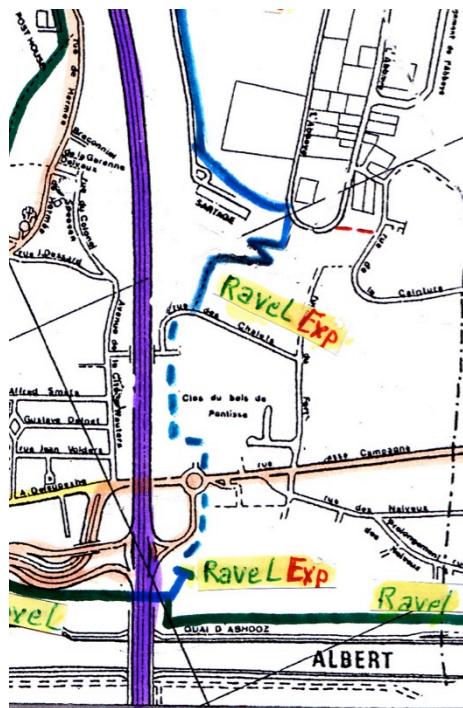
De la rue Bourriquet au rond-point de la sortie d'autoroute, il y a 800 m. au lieu de 1800 m par le trajet actuel. En tant que piéton, on pourrait atteindre les Hauts-Sarts en moins d'un quart d'heure au lieu d'une demie heure !

Au-delà d'un trajet plus agréable et plus sécurisant, c'est une promotion du raccourci vers l'entreprise en moyen de déplacement doux (moins de 5 minutes à vélo).



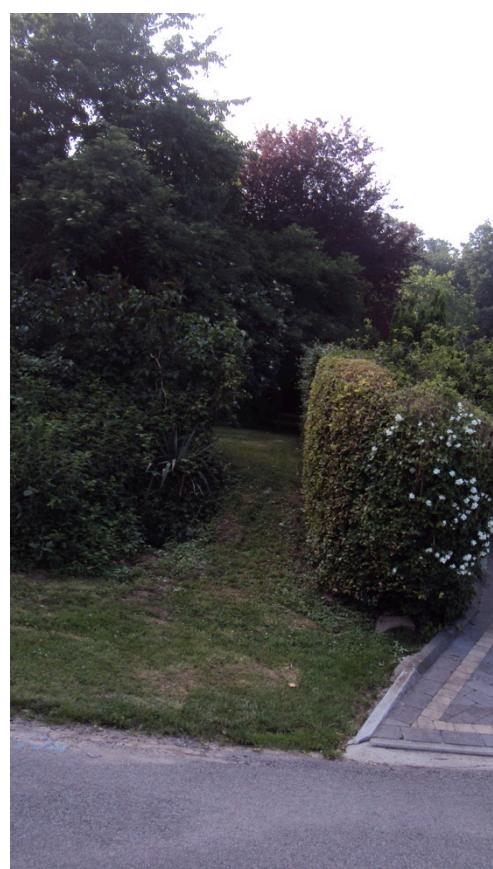
Il y aura lieu de réaliser un Ravel sur une longueur de 800 mètres (la largeur doit s'adapter aux potentialités en usagers).

6.- Accès aux Hauts-Sarts à partir de la rue des Chalets (Delhaize)



Il y a plus ou moins 500 mètres à aménager à partir de la rue du Chalet. Ce trajet de 500 mètres fait gagner 2 km ! C'est évidemment un énorme gain de temps, tant pour les piétons que pour les cyclistes (3 minutes au lieu de 12). Comme le trajet est plus agréable et plus sécurisant, c'est une fameuse promotion du raccourci plaisir vers les centres commerciaux ou vers les Hauts-Sarts.

Il s'agit de longer les haies
que l'on voit sur ces photos :
Photo ci-dessous : côté rue de l'abbaye
Photo de droite : côté rue des chalets

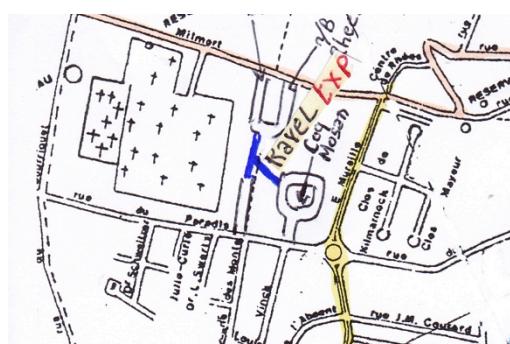


7.- Accès au mini-pôle des Monts à partir de la rue de Milmort (cimetière de Rhee)

Il s'agit de favoriser l'accès à l'école et aux services publics à partir de la rue de Milmort (rue Dusart).

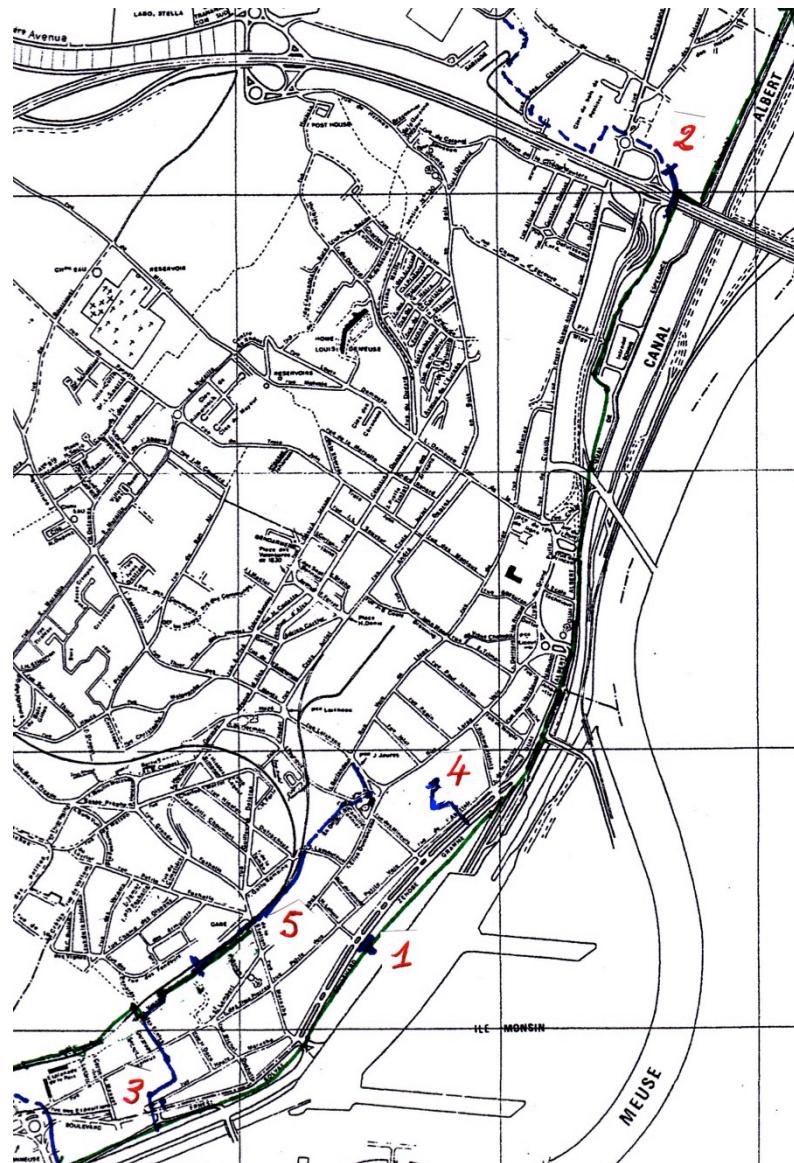
Il s'agit d'un trajet de 350 mètres qui raccourcirait l'itinéraire de moitié.

Au-delà d'un trajet plus agréable et plus sécurisant, c'est une promotion pour la vie piétonne/cycliste au cœur du quartier qui s'opère.



Il y aurait lieu de réaliser un Ravel sur une longueur de 150 mètres (la largeur doit s'adapter aux potentialités en usagers).

3) Raccourcis RAVELS dans la vallée



1 = Ravel 1 (arrière du Colruyt)

2 = Ravel 1 (arrière de la zone Carrefour)

3 = Accès au mini-pôle récréatif Hayeneux

4 = Accès à la piscine et au Centre Culturel

5 = De la gare à la Place Jean Jaurès

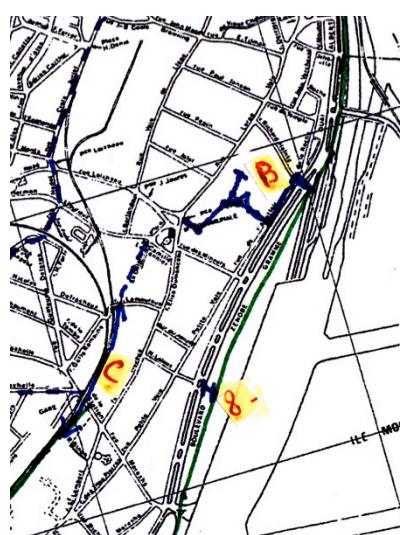
1) Accès à l'arrière des centres commerciaux Colruyt et Lidl (Bd Z Gramme)

Il faudrait un accès à partir du Ravel 1 (du canal Albert).

Cet accès à l'arrière des centres commerciaux (Colruyt, Lidl...) permettrait une sécurité urbaine, un confort et un meilleur cadre de vie. Ce serait l'ouverture du rail de sécurité suppléé par une rampe à réaliser sur une longueur de 20 mètres. Là il n'est pas question de détour, mais de meilleure sécurité d'accès qui peut se faire au maximum sur le Ravel 1 et ceci en venant de bien loin. L'accès se fait à partir du Pôle d'Herstal-Centre à un km, du mini-pôle Licourt/Gd Puits à 2 km et du mini-pôle de Coronmeuse à 1,5 km.



Rampe à réaliser au niveau de l'arbre ci-dessus (Colruyt à droite de cette photo)



Point 8 sur ce plan

Remarque : il faudrait relocaliser en partie les activités commerciales au cœur d'Herstal et vers les coeurs de quartiers/villages. Cela pourrait se faire sur le bld Z. Gramme par un immeuble avec un rez-de-chaussée commercial et l'obligation d'avoir au-dessus 2 à 4 niveaux de logements. Pour ce faire, Herstal a déjà adopté un Master Plan (en février 2018) d'immeubles à appartements qui est programmé sur tout le bld Z Gramme jusqu'au canal Albert (le port devra disparaître). 20 % de logements sociaux est une condition en règle d'urbanisme très répandue dans les villes en Espagne et aux Pays-Bas.

2) Accès à l'arrière du complexe commercial Carrefour

Il faudrait avoir un accès direct à l'arrière de la zone Carrefour (rue Basse-Campagne).

Il s'agit d'un raccord de liaison entre le Ravel 1 et la zone : sa longueur serait de 60 mètres. Cela pourrait débuter du côté d'Uvelia-Intradel par une rampe Ravel au pied du dessous de l'autoroute E 40, pour déboucher au parking de Carrefour, la différence de niveau est de +/- 6 m. L'accès se fait à partir du Pôle d'Herstal-Centre à 2 km et du mini-pôle Licourt/Grand Puits à 1 km.



Liaison 9

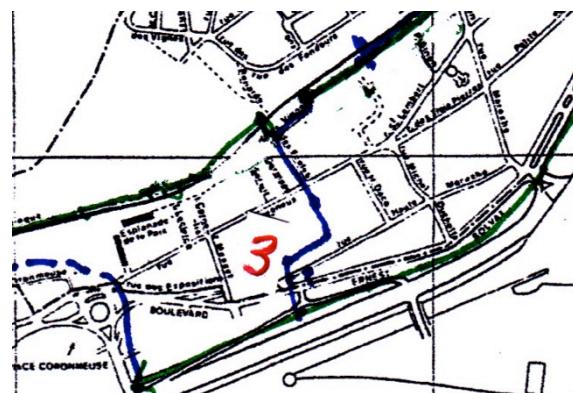


3) Accès au mini-pôle récréatif Hayeneux

La traversée de ce pôle permettrait de relier les 2 Ravel, l'un du Ravel-Rail (fin rue Pied des Vignes) l'autre au Ravel 1 (pont Marexhe) à partir de la rue des Ecoles.



Il faudrait avoir la possibilité de se rendre d'une photo à l'autre...



4) Accès au Centre-Ville (culture, emploi, piscine...)



Cette rampe est impossible à emprunter pour les PMR et pour une grande majorité des cyclistes. Il faudrait suppléer par une allée cyclo-pédestre de 15%...

5) Accès à la gare d'Herstal et à la Place Jaurès



Il s'agirait de prolonger le ravel-rail vers la rue Lamoureye en longeant les voies de chemin de fer (300 mètres à réaliser), comme cela a été fait dans l'autre sens vers Liège.



Conditions favorables à l'intermodalité

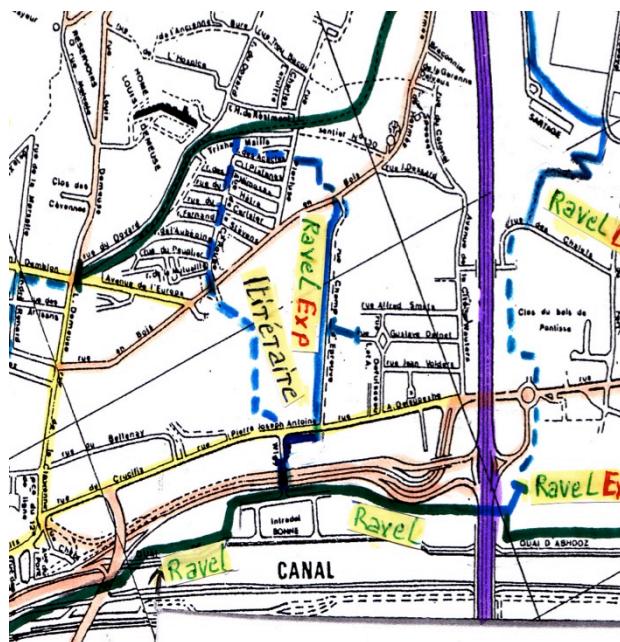
1) Un balisage adapté

Les aménagements que nous venons de suggérer devraient être accompagnés d'un balisage adapté. D'autres balisages permettant des connections entre quartiers et centres attractifs devraient par ailleurs être mis en place.



Deux exemples de balisages espérés :

- Un raccord de **liaison entre les 2 Ravels**, l'un des Hauts-Sarts et l'autre du Ravel 1 au Pré Wigi à partir de la Cité de Pontisse : 1000 m. / trajet détour : 2000 m. Voir « itinéraire » en pointillés sur le plan ci-dessous



Cet itinéraire permet un accès en – de 10 minutes comme piéton (20 minutes en A/R), au lieu de 20 minutes (40 minutes en A/R) et un accès en – de 3 minutes comme cycliste, au lieu d'un détour en 6 minutes.

Il permet des raccourcis plaisir d'accès aux arrêts des lignes de bus : 7, 50, 78 sur la N 671 et de la ligne bus 76 rue, en la rue en Bois.

Il permet aussi d'insérer le site des Acec aux quartiers riverains (cité Wauters et cité de Pontisse).

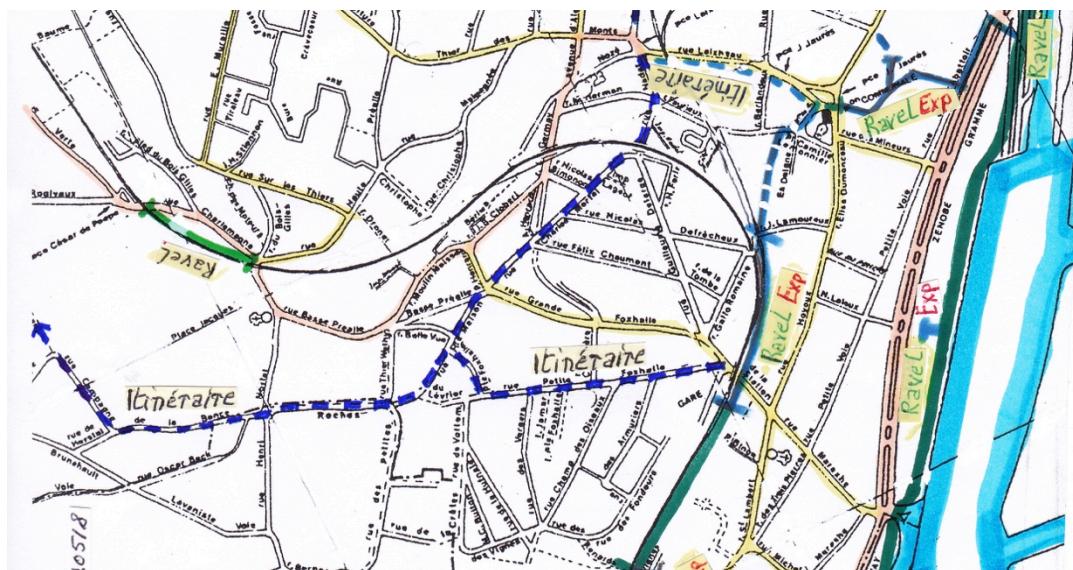
Au départ du Ravel des Hauts-Sarts :



Grâce à cette allée cyclo-pédestre réalisée avec une pente de +/- 10%, Le raccord entre les deux ravels est rendu possible.

NB : Quelques réparations de chaussée sur le site des Acec seraient nécessaires

- Raccord entre Vottem, la gare et le Centre d'Herstal



A partir de la rue campagne de la Bance à la gare via la rue Petite Foxhalle



2) Parkings vélo

Ce sont des locaux pour vélos ou poussettes dans les immeubles collectifs et les services publics qui nous font défaut.

Pour y remédier, nous demandons de créer un règlement d'urbanisme communal pour rendre obligatoire l'installation de locaux vélos dans les immeubles collectifs au prorata du nombre de logements, de bureaux, ...



Concernant Herstal-Centre, il y aurait lieu de créer des enclos vélos sécurisés dont l'entrée se ferait par un badge, des box vélos en location comme à Ottignies,...



4) Zone 30

A Herstal, au lieu de ne modérer les vitesses que dans certaines rues, n'est-il pas préférable de modérer l'ensemble de nos cœurs de quartier en zone 30 ? C'est une condition favorable à l'Intermodalité pour les activités attractives (services publics, commerces, entreprises,...).

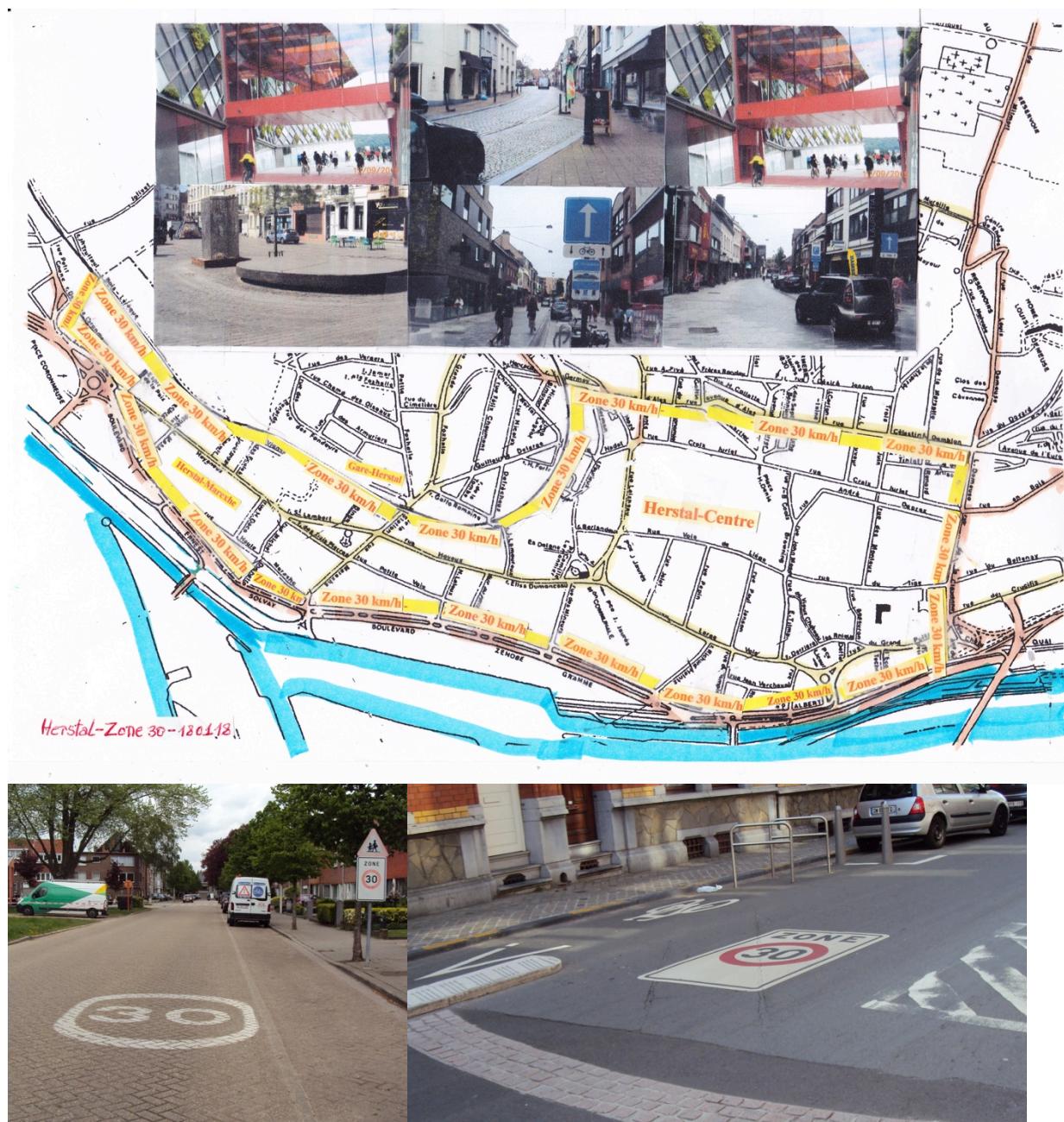
- De quelle zone 30 avons-nous besoin ?

A Herstal, l'accès partagé par la « zone 30 » est déjà favorisé :

- Au regard des écoles qui ont l'obligation d'avoir une section de rue de « 100 mètres » en zone 30.
- Par l'installation de modérateurs de trafic dans nos rues afin de réduire les vitesses excessives.
- Par le plus important plan communal herstalien de Sécurité Routière qui s'installe dans 70 rues, par la création de gros modérateurs de trafic.

Il en résulte que Herstal a bien débuté par ses gros aménagements modérateurs. Il s'agirait maintenant de réaliser une seconde phase qui concernerait tout le centre d'Herstal.

La zone comprendrait des portes d'entrée/sortie avec le signal zone 30 (vertical/au sol).





Ces portes d'entrée doivent être très significatives pour le passage des grands flux motorisés. Il ne reste plus que de petits aménagements modérateurs à mettre en place. La zone 30 développe des comportements appropriés invitant chacun à respecter l'autre.

A Herstal, la zone 30 devrait se différencier de la zone 50, qui elle doit pouvoir conserver ses voies de transit intercommunal, ses voies de desserte inter-quartiers, ses zones peu habitées ou vouées à la logistique du trafic motorisé.

A Herstal, la zone 30 devrait pouvoir s'appliquer par palier, en priorité à Herstal-Centre avec Marexhe, puis les autres cœurs de quartiers/villages : Vottem, Herstal-Nord, Préalle-Haut, Préalle-Bas, Milmort et Liers.

NB : La zone 30 km/h a été promulguée par un arrêté en 1988. La zone 30 apporte une Sécurité Routière efficace jusqu'à moins 60 % d'accidents graves, de la Sécurité urbaine, de la convivialité et du savoir vivre ensemble. Au regard du 50 km/h, en ville, en cas d'accident avec motorisé le facteur du risque grave du piéton/PMR, se trouve divisé par 9 fois en zone 30. C'est ce résultat de sécurité qui encourage la pratique populaire du vélo.

La zone 30 encourage globalement toutes les activités de proximité : elle favorise le petit commerce, les rencontres entre voisins, la convivialité...

En encourageant les modes de déplacements doux, elle améliore la qualité de l'air et diminue les bruits... C'est tout un art de vivre à redécouvrir !

A l'intérieur des zones 30, on peut aussi entrevoir des espaces de rencontre (zone 20), un semi-piétonnier, une suppression de trottoir remplacés par des potelets plus judicieux pour les PMR et les piétons.

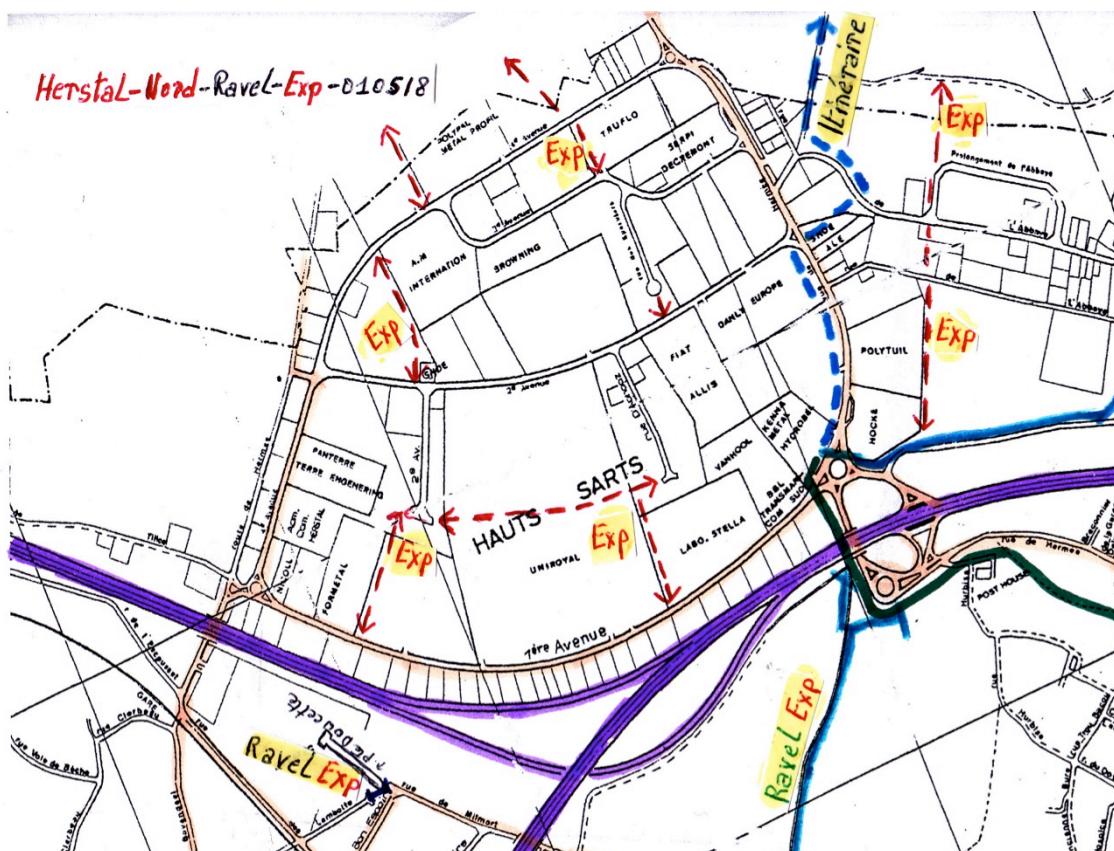


5) Focus sur le zoning des Hauts-Sarts

Comment favoriser nos déplacements à pied, à vélo, en bus, en train,... ?

Il faudrait

- Nommer un Mobility Manager pour mettre en place des Stations d'Intermodalité, créer un site web d'intermodalité et promotionner l'usage du vélo par des actions comme le printemps du vélo, un petit déjeuner/rassemblement cyclistes, un parrainage/accompagnement, une formation Vélo Trafic ou encore un audit vélo via Provelo.
 - Raccorder les 3 réseaux cyclables de chaque zoning entre eux en créant des raccourcis Ravel Express sur l'ensemble des zonings (voir plan ci-dessous qui montre le réseau à réaliser qui est en traits rouges discontinus).
Actuellement, chaque usager du bus se voit contraint de perdre de 20 à 60 minutes par jour pour aller rejoindre un arrêt, au vu des détours obligés dus à l'absence de raccourcis.



- Relocaliser au maximum les activités attractives (librairie, traiteur, café restaurant, supérette, mutuelle, service crèche, hôtel,...) auprès de la Gare Intermodale de Milmort ou dans Milmort pour faire vivre le village.
 - Raccorder les lignes TEC entre elles : amener la ligne 71 par un arrêt à la Gare de Milmort, entrevoir le prolongement de la ligne 7 jusqu'à cette Gare pour y faire son terminus et prolonger la ligne 87 qui fait Ans Liers jusqu'à Visé-Gare afin de desservir toutes les zones des Hauts-Sarts et Oupeye Centre.

Une nouvelle structure ?

Pour mener à bien ce programme qui permet d'accéder plus facilement aux activités attractives, nous nous demandons s'il ne faudrait pas mettre en place une « cellule de gestion » de l'Intermodalité.

Nous avons la chance d'avoir une régie Urbéo avec laquelle nous pourrions travailler et on pourrait entrevoir des partenariats avec eux, l'asbl Basse-Meuse développement ou Liège Métropole...

Quelles seraient les missions de cette structure ?

1. Se donner des objectifs chiffrés cyclistes et des moyens budgétaires suffisants pour atteindre 10 % de part modale cycliste (En RW, il est projeté 5 % de part modale cycliste). Ce serait un objectif à atteindre par palier d'ici 2030 pour favoriser les déplacements vers nos activités attractives.
2. Nommer un manager pour gérer à la fois les déplacements et les activités ?
3. Promouvoir le développement de l'apprentissage cycliste (brevet avec Provélo dans les écoles, Vélo Trafic pour le grand public,...).
4. Créer un site web sur les actions à mener pour développer l'intermodalité (horaires des transports en commun, liaisons cyclo-piétonnes, parkings et stations d'Intermodalité...).
5. Créer des Stations et des coopératives d'Intermodalité (parking auto jusqu'au parking vélo, location,...) associer à une Plateforme
6. Mettre en place un guidage de route des parkings auto pour aider l'automobiliste à choisir son type de parking et favoriser l'intermodalité.