

5 | STATIONNEMENT



OBJECTIF 5A - DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE POUR LE STATIONNEMENT VÉLO



OBJECTIF 5B - AMÉLIORER LES SOLUTIONS POUR LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE



OBJECTIF 5C - ASSURER LE BESOIN EN STATIONNEMENT POUR LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

OBJECTIF 5A

DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE POUR LE STATIONNEMENT VÉLO

Afin de répondre aux **ambitions du principe STOP et de promouvoir l'utilisation du vélo dans les déplacements au quotidien**, il est impératif de développer une stratégie pour le stationnement vélo.

En effet, dans plusieurs enquêtes et sondages, il apparaît que le **manque de stationnement vélo au niveau des différentes destinations du territoire est un des freins le plus important à l'utilisation du vélo** pour les déplacements quotidiens.

Afin de développer une stratégie efficace, les fiches-actions proposées à travers ce PCM se baseront sur une **évaluation des besoins**, l'identification des emplacements stratégiques ou encore le choix des infrastructures proposées.

Notons également que la **signalétique** permettant aux usagers d'identifier les emplacements de stationnement est également un paramètre crucial dans le développement d'une stratégie de stationnement vélo efficace. Une fiche-action sera d'ailleurs dédiée à cet élément.

Finalement, au vu de l'accroissement de la part de vélo à assistance électrique (VAE), une réflexion sera également développée sur **l'intégration de systèmes de bornes de recharge électrique** au niveau de certains emplacements.

ACTION(S) À METTRE EN OEUVRE

5A-1 Aménager du stationnement vélo adéquat dans des lieux clés

5A-2 Améliorer l'information et la signalétique vers les poches de stationnement

5A-3 Réfléchir à l'intégration de systèmes de bornes de recharge électrique au niveau des emplacements vélo

FICHE-ACTION 5A-1

AMÉNAGER DU STATIONNEMENT VÉLO ADÉQUAT DANS DES LIEUX CLÉS

AVANTAGES D'UN RÉSEAU DE STATIONNEMENT VÉLO

Aménager du stationnement vélo au sein d'un territoire offre de **multiples avantages**. Tout d'abord, cela encourage le **report modal vers le vélo** et donc engage les citoyens et utilisateurs du territoire vers une mobilité plus durable. Bien entendu, ces aménagements permettront également de **réduire le vol des vélos**, notamment dans les stationnement vélo bien conçus, sécurisé et visible pour offrir un contrôle social. Ensuite, le report modal engendré par l'aménagement de ces emplacements permet une **amélioration notable de la qualité de vie urbaine** : moins de voiture donc moins de bruit, meilleure qualité de l'air, plus d'espace public, etc.

Afin de développer une stratégie de déploiement d'un tel réseau de stationnement vélo, **plusieurs lieux stratégiques, des pôles générateurs de déplacements, doivent être identifiés** afin d'y aménager du stationnement. Ensuite, **en fonction du type de pôle générateur, le nombre d'emplacements et le type de stationnement vélo doit être déterminé**.

NOMBRE D'EMPLACEMENTS

Concernant le nombre d'emplacements, **plusieurs modèles ont été regroupés afin de déterminer un nombre qui semble idéal** :

- **Pôle scolaire** : 0,5 emplacements / étudiants + employés dans les zones A, 0,4 emplacements / étudiants + employés dans les zones B, 0,3 emplacements emplacements / étudiants + employés dans les zones C. Les zones A, B et C sont définies à travers la fiche-action 5C-1.
- **Transports en commun** : 20 % du nombre de passagers en montée et 5% du nombre de passagers à destination.
- **Poche de stationnement voiture existante** : 10 % du stationnement voiture converti avec 7 emplacements vélo aménagés par emplacement converti

- **Services à la population, centres sportifs, commerces, crèches** : Utilisation des normes reprises à travers la fiche-action 5C-1 lorsqu'aucun emplacement n'a été proposé pour les pôles scolaires, transports en commun ou poches de stationnement de voiture existante à moins de 2 minutes à pied.

- **Espace résidentiel dense** : Au sein des espaces résidentiels denses, si aucun box vélo sécurisé n'est prévu à moins de 2 minutes à pied et si un lieu peut accueillir un tel aménagement, 10 emplacements en box vélo sécurisé.

En utilisant ces paramètres, il apparaît que la stratégie de déploiement de réseau de stationnement vélo permet une **couverture très importante ; 90 % de population se situe à moins de 2 minutes d'un emplacement vélo accessible**.

TYPE D'EMPLACEMENTS

Concernant le type d'emplacements, de multiples solutions sont possibles. Afin de simplifier la stratégie développée à travers ce PCM et appliquée par la suite par la Commune, **3 types d'emplacement sont distingués** :

- Des emplacements non couverts;
- Des emplacements couverts non sécurisés ;
- Des emplacements couverts et sécurisés.

Des exemples concrets de ces divers aménagements sont disponibles aux pages suivantes.

PRIORITÉ DE DÉPLOIEMENT

Finalement, en fonction du nombre, du type d'emplacements, du type de pôle générateurs de déplacements et du positionnement de la poche au sein du territoire communal, une priorité d'aménagement est définie.

La cartographie suivante indique la proposition de déploiement de ce réseau de stationnement vélo à l'échelle communale avec le nombre et le type d'emplacements vélo ainsi que la priorisation.

EMPLACEMENT NON COUVERT

U RENVERSÉ

Devenu référentiel en matière de stationnement de vélos, ce type de dispositif est facile à utiliser et permet d'accrocher un vélo de chaque côté. Il prend toutefois un peu plus de place que les autres systèmes et ne permet pas l'accrochage en hauteur. L'espace nécessaire est de 1m² minimum par emplacement hors circulation, idéalement de 1,3m².

RÂTELIERS VÉLO, TYPE SNCB

Ce type de dispositif permet un accrochage alternatif des vélos. Son avantage par rapport au U renversé est notamment la place que prend ce dispositif. Cependant, sa stabilité n'est pas jugée optimale, notamment pour un vélo non cadencé. L'espace nécessaire est de 0,7m² par emplacement hors circulation.

RÂTELIERS VÉLO, TYPE GAND

Ce type de dispositif permet également un accrochage alternatif des vélos. Tout comme le râtelier de type SNCB, son avantage par rapport au U renversé est notamment la place que prend ce dispositif. Sa stabilité est jugée meilleure par rapport au type SNCB. L'espace nécessaire est de 0,7m² par emplacement hors circulation.



EMPLACEMENTS COUVERTS NON SÉCURISÉS

DISPOSITIF SOUS AUVENT

Les dispositifs sous auvent sont particulièrement adaptés pour les localisations nécessitant un plus grand nombre d'emplacements vélos. Leur mise en place est recommandée sur les poches de stationnement, les gares, les arrêts de tram ou de bus importants. Ils offrent l'avantage d'une protection supplémentaire, notamment face aux éléments climatiques (pluie, neige, etc) et ils peuvent être équipés d'un éclairage pour augmenter la sécurité. L'espace requis est légèrement supérieur par rapport aux U renversé au vu de l'emprise de l'auvent.



EMPLACEMENTS COUVERTS ET SÉCURISÉS

BOX VÉLO

Le box vélo répond à de multiples enjeux concernant le stationnement vélo. Il offre la possibilité de stationner un vélo pour une longue durée tout en assurant un degré de sécurité élevé. Son installation est recommandée pour les lieux fréquentés avec des déplacements récurrents de longue durée (gare, arrêt de tram) ou bien dans des quartiers résidentiels denses non équipés d'espaces de stationnement dans les bâtiments. Le box peut ainsi se placer dans une poche de stationnement, sur un grand espace public ou bien sur une place de stationnement voiture. Son inconvénient est la nécessité de mettre en place un système d'abonnement, souvent à l'année, pour réguler l'accès et assurer la sécurité. Il faut compter 0,8m² par emplacement.

BOX VÉLO INDIVIDUEL

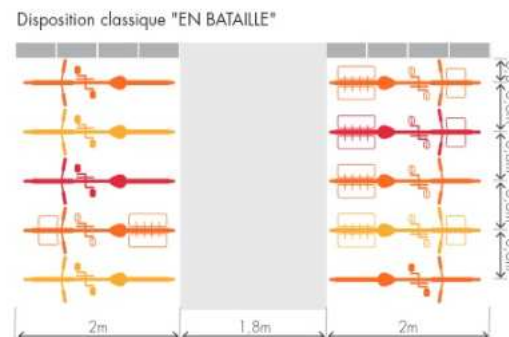
Le box vélo individuel offre tous les avantages du box vélo classique mais n'engendre pas la contrainte du contrôle d'accès via abonnement. En effet, les box vélo individuels permettent de stationner un vélo en sécurité et à l'abri des éléments climatiques. Ils sont également très performants pour le stationnement de longue durée. De par leur modularité, leur implémentation au sein du territoire peut se faire par module de 2, 3, 4, etc. Cependant, un box d'un emplacement demande 2m², ce qui est le plus important de toutes les solutions.

DISPOSITIF INTÉRIEUR

Équiper les bâtiments d'une installation permettant aux vélos de se stationner directement à leur destination est certainement la meilleure des options. Des emplacements sécurisés, couverts et dont l'accès est limité aux occupants/utilisateurs assurent un maillage des emplacements vaste et complet. La CéMathèque recommande toute une série de mesures afin de développer une offre en stationnement répondant aux fonctions des bâtiments (CéMathèque, Stationnement vélo et projet immobilier. Bonnes pratiques).

UN DÉPLOIEMENT À RÉALISER EN PLUSIEURS TEMPS

La stratégie pour le stationnement vélo est à mettre en place selon un déploiement en plusieurs temps. Les localisations stratégiques mises en lumière dans le PCM peuvent donc être équipées de stationnements vélos selon une temporalité déterminée. Certaines localisations stratégiques tels que l'arrêt de tram de Tilleur, les écoles et les rues commerçantes sont à équiper en priorité.

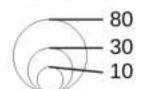


Source : CéMathèque n°46, 2018

Fiche-action 5A-1 - Aménager du stationnement vélo adéquat dans des lieux clés

-  Limite communale
-  Meuse
-  Réseau ferroviaire
-  Gare ferroviaire
-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Courbe de niveau (10m)
-  Terrils
-  Bâti cadastral
-  MontLégia

Nombre d'emplacements



Type de stationnement

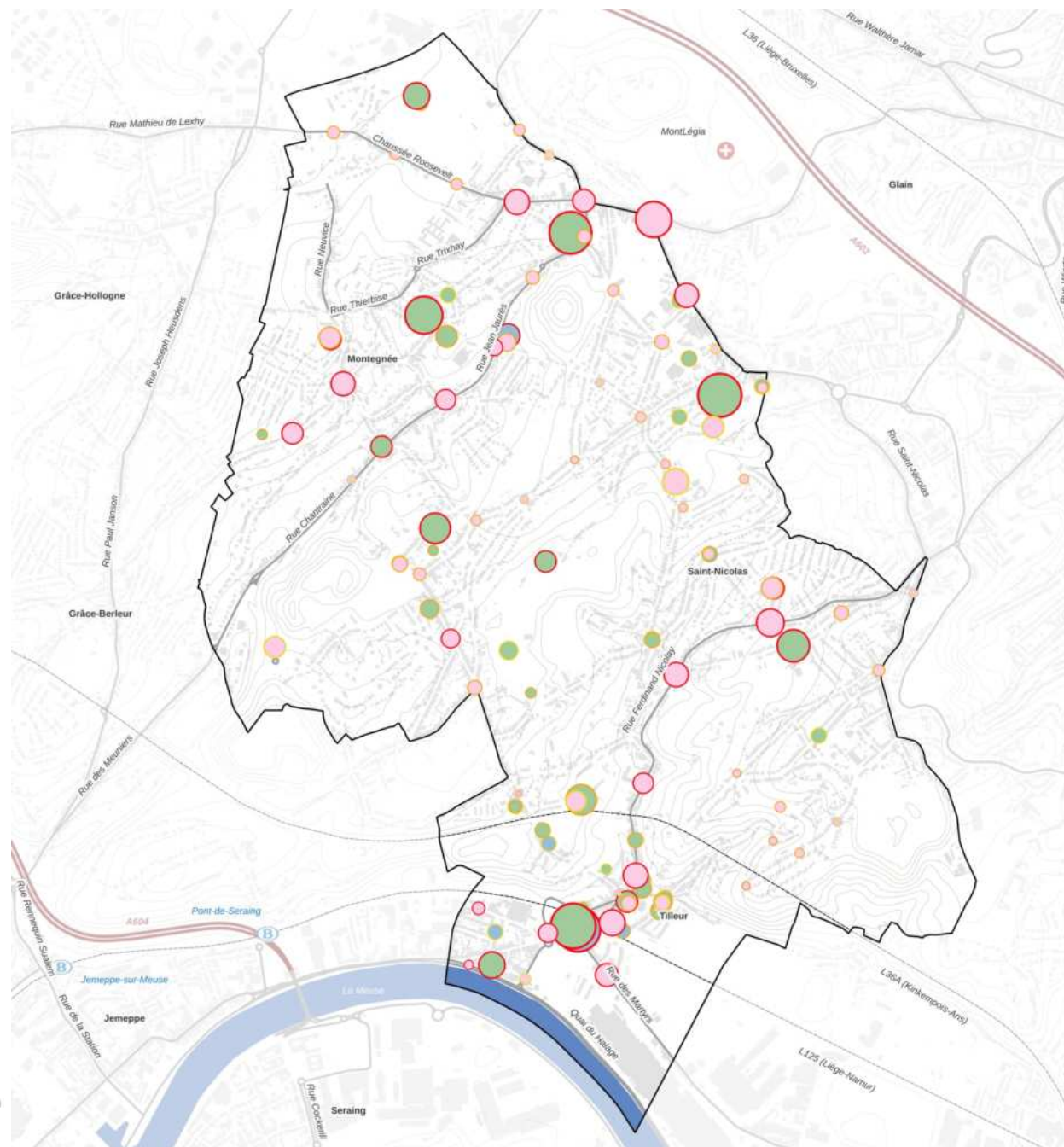
-  Non couvert
-  Couvert, non sécurisé (auvent)
-  Couvert, sécurisé (box)

Degré de priorisation

-  Priorité 1
-  Priorité 2
-  Priorité 3

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020

0 250 500 m



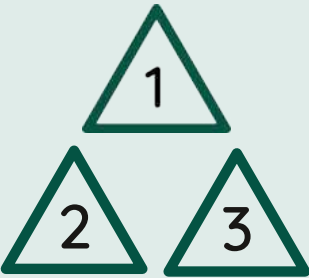
Fiche-action 5A1 (partie 1)				
Aménager du stationnement vélo adéquat dans des lieux clés		Quantité	Prix unitaire €	Prix total €
Priorité 1				794.850,00 €
Arrêt TEC - Montegnée chapelle	Non couvert	27	150,00 €/empl.	4.050,00 €
Arrêt TEC - Montegnée place w.rixhas	Non couvert	18	150,00 €/empl.	2.700,00 €
Arrêt TEC - Montegnée potay	Non couvert	25	150,00 €/empl.	3.750,00 €
Arrêt TEC - Montegnée rue des peupliers	Non couvert	20	150,00 €/empl.	3.000,00 €
Arrêt TEC - Montegnée rue f. joannes	Non couvert	15	150,00 €/empl.	2.250,00 €
Arrêt TEC - Montegnée rue pasteur	Non couvert	12	150,00 €/empl.	1.800,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas rue de l'hotel communal	Non couvert	33	150,00 €/empl.	4.950,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas rue fontaine	Non couvert	26	150,00 €/empl.	3.900,00 €
Arrêt TEC - Tilleur ecole chiff d'or	Non couvert	27	150,00 €/empl.	4.050,00 €
Arrêt TEC - Tilleur eglise	Non couvert	16	150,00 €/empl.	2.400,00 €
Arrêt TEC - Tilleur gare	Non couvert	29	150,00 €/empl.	4.350,00 €
Arrêt TEC - Tilleur passerelle	Non couvert	23	150,00 €/empl.	3.450,00 €
Arrêt TEC - Tilleur quai du halage	Non couvert	4	150,00 €/empl.	600,00 €
Arrêt TEC - Tilleur rue du horloz	Non couvert	18	150,00 €/empl.	2.700,00 €
Arrêt TEC - Tilleur rue marquet	Non couvert	7	150,00 €/empl.	1.050,00 €
Arrêt TEC – Montegnée charbonnage de l'espérance	Non couvert	25	150,00 €/empl.	3.750,00 €
Arrêt TEC – Montegnée place des marronniers	Non couvert	55	150,00 €/empl.	8.250,00 €
Arrêt TEC – Montegnée tete de boeuf	Non couvert	22	150,00 €/empl.	3.300,00 €
Arrêt TEC – Busway 1	Couvert, non sécurisé (auvent)	30	1.040,00 €/empl.	31.200,00 €
Arrêt TEC - Tram 1	Couvert, non sécurisé (auvent)	85	1.040,00 €/empl.	88.400,00 €
Centre culturel de Montegnée	Couvert, non sécurisé (auvent)	20	1.040,00 €/empl.	20.800,00 €
Centre sportif du Bonnet	Couvert, non sécurisé (auvent)	20	1.040,00 €/empl.	20.800,00 €
École Coopération	Couvert, non sécurisé (auvent)	80	1.040,00 €/empl.	83.200,00 €
Ecole des Botresses	Couvert, non sécurisé (auvent)	60	1.040,00 €/empl.	62.400,00 €
École du Halage	Couvert, non sécurisé (auvent)	30	1.040,00 €/empl.	31.200,00 €
École Emile Jeanne	Couvert, non sécurisé (auvent)	40	1.040,00 €/empl.	41.600,00 €
École Espérance	Couvert, non sécurisé (auvent)	75	1.040,00 €/empl.	78.000,00 €
École Tout va Bien	Couvert, non sécurisé (auvent)	45	1.040,00 €/empl.	46.800,00 €
Hôtel communal 2	Couvert, non sécurisé (auvent)	20	1.040,00 €/empl.	20.800,00 €
Place Emile Vandervelde	Couvert, non sécurisé (auvent)	20	1.040,00 €/empl.	20.800,00 €
Salle culturelle 2	Couvert, non sécurisé (auvent)	20	1.040,00 €/empl.	20.800,00 €
Arrêt TEC - Tram 2	Couvert, sécurisé (box)	85	1.525,00 €/empl.	129.625,00 €
Jean Jaures 2	Couvert, sécurisé (box)	25	1.525,00 €/empl.	38.125,00 €
Priorité 2				409.750,00 €
Arrêt TEC - Montegnée brasserie nizat	Non couvert	6	150,00 €/empl.	89.700,00 €
Arrêt TEC - Montegnée laguesse	Non couvert	7	150,00 €/empl.	1.050,00 €
Arrêt TEC - Montegnée pachalle	Non couvert	5	150,00 €/empl.	750,00 €
Arrêt TEC - Montegnée place du pansy	Non couvert	9	150,00 €/empl.	1.350,00 €
Arrêt TEC - Montegnée rue fays	Non couvert	5	150,00 €/empl.	750,00 €
Arrêt TEC - Montegnée rue h. goffin	Non couvert	6	150,00 €/empl.	900,00 €
Arrêt TEC - Montegnée rue lamay	Non couvert	7	150,00 €/empl.	1.050,00 €
Arrêt TEC - Montegnée rue pavé du gosson	Non couvert	3	150,00 €/empl.	450,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas rue f. ferrer	Non couvert	4	150,00 €/empl.	600,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas rue l. paques	Non couvert	5	150,00 €/empl.	750,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas rue malaise	Non couvert	4	150,00 €/empl.	600,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas rue tout-va-bien	Non couvert	9	150,00 €/empl.	1.350,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas rue trixhes aux agneaux	Non couvert	4	150,00 €/empl.	600,00 €
Arrêt TEC - Tilleur avenue des marronniers	Non couvert	3	150,00 €/empl.	450,00 €
Arrêt TEC - Tilleur avenue des platanes	Non couvert	5	150,00 €/empl.	750,00 €
Arrêt TEC - Tilleur avenue van belle	Non couvert	4	150,00 €/empl.	600,00 €
Arrêt TEC - Tilleur rue bureauxfosse	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Arrêt TEC - Tilleur rue du coq	Non couvert	3	150,00 €/empl.	450,00 €
Arrêt TEC - Tilleur rue du vieux thier	Non couvert	3	150,00 €/empl.	450,00 €
Arrêt TEC – Montegnée hector denis	Non couvert	8	150,00 €/empl.	1.200,00 €
Arrêt TEC – Montegnée rue des cailloux	Non couvert	9	150,00 €/empl.	1.350,00 €
Arrêt TEC – Montegnée rue j. dejardin	Non couvert	6	150,00 €/empl.	900,00 €
Arrêt TEC – Montegnée rue j. j. knaepen	Non couvert	8	150,00 €/empl.	1.200,00 €
Centre culturel de Montegnée 2	Non couvert	20	150,00 €/empl.	3.000,00 €
Granchamps	Non couvert	6	150,00 €/empl.	900,00 €
Hôtel communal 1	Non couvert	20	150,00 €/empl.	3.000,00 €
Jean Jaures	Non couvert	14	150,00 €/empl.	2.100,00 €
Rue des Noyers	Non couvert	5	150,00 €/empl.	750,00 €
Salle culturelle	Non couvert	10	150,00 €/empl.	1.500,00 €
Terril Gosson	Non couvert	10	150,00 €/empl.	1.500,00 €

Fiche-action 5A1 (partie 2)				
Aménager du stationnement vélo adéquat dans des lieux clés		Quantité	Prix unitaire €	Prix total €
Priorité 2				409.750,00 €
Colruyt	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
Danse Attitud	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
École Chiff d'Or	Couvert, non sécurisé (auvent)	15	1.040,00 €/empl.	15.600,00 €
École Chiff d'Or (Implantation van Belle)	Couvert, non sécurisé (auvent)	15	1.040,00 €/empl.	15.600,00 €
École du Halage (Implantation des Peupliers)	Couvert, non sécurisé (auvent)	5	1.040,00 €/empl.	5.200,00 €
École Emile Jeanne (Implantation Gosson)	Couvert, non sécurisé (auvent)	5	1.040,00 €/empl.	5.200,00 €
École Saint-Hubert	Couvert, non sécurisé (auvent)	15	1.040,00 €/empl.	15.600,00 €
FC Tilleur 2	Couvert, non sécurisé (auvent)	40	1.040,00 €/empl.	41.600,00 €
Maison des terrils 2	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
Petanque	Couvert, non sécurisé (auvent)	5	1.040,00 €/empl.	5.200,00 €
Place du Centenaire 2	Couvert, non sécurisé (auvent)	15	1.040,00 €/empl.	15.600,00 €
Place Ernest Renan 2	Couvert, non sécurisé (auvent)	15	1.040,00 €/empl.	15.600,00 €
Place Fond des Rows	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
TC Renaissance / Montagnarde	Couvert, non sécurisé (auvent)	20	1.040,00 €/empl.	20.800,00 €
Tilleur - rue du Chêne	Couvert, non sécurisé (auvent)	5	1.040,00 €/empl.	5.200,00 €
Tilleur Cimetière	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
Arrêt TEC – Busway 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Eglise Saint-Nicolas 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Kamikaze	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Place Emile Vandervelde 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Tilleur gare	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Priorité 3				239.600,00 €
Arrêt TEC - Montegnée homvent	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Arrêt TEC - Saint-Nicolas terrain de football	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Arrêt TEC - Tilleur rue chiff d'or	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Arrêt TEC - Tilleur rue f. nicolay	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Bpost	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Cile	Non couvert	5	150,00 €/empl.	750,00 €
Commerce Chantaine	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Commerce Espérance	Non couvert	4	150,00 €/empl.	600,00 €
École Saint-Hubert 2	Non couvert	10	150,00 €/empl.	1.500,00 €
Eglise Saint-Nicolas	Non couvert	30	150,00 €/empl.	4.500,00 €
FC Tilleur	Non couvert	18	150,00 €/empl.	2.700,00 €
Kamikaze 2	Non couvert	5	150,00 €/empl.	750,00 €
Maison des terrils 1	Non couvert	20	150,00 €/empl.	3.000,00 €
Pharmacie Branche Planchard	Non couvert	4	150,00 €/empl.	600,00 €
Pharmacie Marronniers	Non couvert	2	150,00 €/empl.	300,00 €
Place du Centenaire	Non couvert	20	150,00 €/empl.	3.000,00 €
Boucle de la rue de la Coopération	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
Crèche les Chaudoudoux	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
Hubo	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
Judo	Couvert, non sécurisé (auvent)	10	1.040,00 €/empl.	10.400,00 €
rue Antoine Hubert Sainte	Couvert, non sécurisé (auvent)	15	1.040,00 €/empl.	15.600,00 €
Tilleur maison médicale	Couvert, non sécurisé (auvent)	5	1.040,00 €/empl.	5.200,00 €
Tilleur notaire	Couvert, non sécurisé (auvent)	5	1.040,00 €/empl.	5.200,00 €
Malaise	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Place Ernest Renan	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Place Ferrer	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Place Fond des Rows 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Rue des Noyes 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Rue du Midi	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Terril Gosson 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Tilleur - rue du Chêne 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Tilleur Cimetière 2	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Vieux Thier	Couvert, sécurisé (box)	10	1.525,00 €/empl.	15.250,00 €
Coût total de mise en œuvre				1.444.200,00 €

FICHE-ACTION 5A-1

TABLEAU DE SYNTHÈSE

AMÉNAGER DU STATIONNEMENT VÉLO ADÉQUAT DANS DES LIEUX CLÉS

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS TEC	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS TEC	PROJET 1 PROJET 8 PROJET 2 PROJET 3 PROJET 5 PROJET 6 PROJET 7	2B-1 2D-1 2D-2 3B-1 5A-2 5A-3

FICHE-ACTION 5A-2

AMÉLIORER L'INFORMATION ET LA SIGNALÉTIQUE VERS LES POCHEs DE STATIONNEMENT VÉLO

DES POCHEs DE STATIONNEMENT
RACCORDÉEs AU RÉSEAU CYCLABLE

Tout comme le stationnement automobile, le stationnement vélo nécessite d'être clairement indiqué afin d'informer les utilisateurs des emplacements vélos existants. Pour développer l'utilisation du vélo, le stationnement sécurisé est un enjeu essentiel. Dès lors, son imbrication dans le réseau cyclable est primordial. La signalétique autour du stationnement se doit d'avoir une **identité visuelle propre**, clairement identifiables par les utilisateurs.

Les différentes polarités de Saint-Nicolas sont de véritables zones d'enjeu pour le stationnement vélo. Afin de développer l'utilisation de ce dernier entre les quartiers d'habitat et ces polarités, il est nécessaire de développer une communication autour des poches de stationnement vélo. Pour se faire, une signalétique appropriée doit être mise en place afin de guider les cyclistes vers les poches de stationnement appropriées. Différents moyens de communication peut être mis en place pour assurer l'information et la signalétique.



Source : Citycycle, 2016

Sur le réseau cyclable, il est nécessaire d'implémenter des panneaux d'informations quant à la **localisation** des différentes poches de stationnement, le **nombre d'emplacements** et le **temps de parcours** pour atteindre ces lieux. Les panneaux peuvent être accompagnés de signalétique au sol. Il est important d'assurer un cheminement continu et sécurisé aux cyclistes entre le réseau cyclable et les poches de stationnement.

À l'approche du stationnement, des dispositifs d'information doivent également être présents pour **indiquer** aux cyclistes le **cheminement vers la destination** (rue commerçante, école, administration, etc).

Pour les plus grandes poches de stationnement vélo, la signalétique doit également **informer** les cyclistes de la présence d'**équipements** tels des bornes de recharges pour les VAE, de matériel de réparation ou bien de la localisation d'un point de vente vélo à proximité.

Fiche-action 5A2			
Information et signalétique des poches de stationnement vélo	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Signalétique de la localisation des poches			
Panneaux de localisation des différentes poches	10	7.250,00 €/pce	72.500,00 €
Signalétique (pour une poche)			
Panneaux d'indication d'itinéraire	5	500,00 €/pce	2.500,00 €
Signalétique au sol	10	110,00 €/pce	1.100,00 €
Panneaux à proximité de la poche de stationnement	1	500,00 €/pce	500,00 €
Panneaux d'indication d'équipements secondaires	1	500,00 €/pce	500,00 €
Installation (coût personnel)	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total d'exploitation			80.250,00 €

CRÉER UNE IDENTITÉ VISUELLE FORTE

La communication va inévitablement jouer un rôle important dans le succès du report modal des habitants vers le vélo. Pour assurer son utilisation, la création d'une identité visuelle est nécessaire afin d'indiquer aux utilisateurs les différents **éléments constituant l'offre de stationnement** au sein de la commune.

L'identité visuelle présentée ci-dessous peut servir d'exemple pour créer une signalétique.



Stationnement couvert



Stationnement extérieur



Stationnement couvert
sécurisé



Saint Nicolas

Source : Commune de Saint-Nicolas, s.d.

L'identité visuelle devrait idéalement se baser sur des formats de panneaux standards. Le but étant de créer des panneaux reconnaissables par la population, tout en les rendant distincts et lisibles pour les cyclistes. Dans une première mesure, ces panneaux devraient **différencier** les poches de **stationnement en fonction de l'équipement** que l'on retrouve sur place. Par exemple, les emplacements couverts, en extérieur ou couverts sécurisés.

Afin d'intégrer les poches de stationnement dans le contexte local, il est important de **nommer** les **poches importantes** (>20 emplacements) en fonction de l'équipement/fonction le plus proche. Ce nom peut être repris à une école, une rue commerçante, un arrêt de tram, etc.



Le **schéma intermodal** présenté ci-contre reprend l'ensemble des lieux ayant un potentiel d'installation de stationnement vélo. Son **affichage** doit être implanté aux **lieux stratégiques** de la commune, à savoir aux intersections du réseau cyclables, dans les rues commerçantes, aux abords des écoles et des administrations communales.

Comme mentionné sur la page précédente, l'**identité visuelle** doit être **personnalisée** afin de distinguer les différents types de poches de stationnement (non couvert, couvert et sécurisé).

AMÉLIORER L'INFORMATION ET LA SIGNALÉTIQUE VERS LES POCHES DE STATIONNEMENT VÉLO

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€ € € 100.000€ - 250.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	PROJET 1 PROJET 8 PROJET 2 PROJET 3 PROJET 5 PROJET 6 PROJET 7	2B-1 2D-1 2D-2 3B-1 5A-1 5A-3

OBJECTIF 5B

AMÉLIORER LES SOLUTIONS POUR LE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

Bien que qu'engagé dans une transition et dans une volonté de report modal vers les modes actifs et les transports en commun, **l'usage des véhicules motorisés est bien évidemment une solution de mobilité à ne pas négliger**. Outre l'amélioration de la fluidité et de la sécurité des usagers développés dans les chapitres et fiches-actions précédents, il est également important d'**offrir des conditions de stationnement optimisées au sein du territoire communal**, d'autant plus que la pression en matière de stationnement est particulièrement importante sur ce territoire très dense et urbanisé.

On peut dégager **plusieurs externalités positives** au fait d'améliorer les options et les conditions de stationnement :

- **Réduction de la congestion urbaine** par le fait que des solutions de stationnement efficaces réduisent le temps passé à chercher une place, diminuant de facto la congestion routière.
- **Accès facilité aux services et aux commerces**, notamment pour les chalands.
- **Amélioration du cadre de vie et optimisation de l'espace urbain** par la libération des espaces publics aujourd'hui souvent phagocyté par du stationnement, parfois illégal.
- **Réduction de l'impact environnemental** par le fait d'offrir plus de solutions engendrant donc moins de recherche de stationnement et mise en place de solutions durables avec la mutualisation ou l'électrification de certains emplacements.

Dès lors, les **fiches-actions développées dans ce chapitre permettront d'améliorer l'offre en stationnement** en créant des poches supplémentaires et en améliorant la rotation du stationnement dans les zones commerciales et denses en services. Elles permettront également d'**offrir une qualité supérieure à ce stationnement** en améliorant la signalétique relative à ce stationnement, en proposant des solutions de mutualisation et enfin en électrifiant une partie des emplacements mis à disposition des citoyens.

ACTION(S) À METTRE EN OEUVRE

5B-1 Créer des poches de stationnement dans les quartiers les plus saturés

5B-2 Favoriser la rotation du stationnement dans les zones commerciales

5B-3 Améliorer l'information et la signalétique vers les poches de stationnement

5B-4 Proposer des solutions de mutualisation de stationnement

5B-5 Intégrer des bornes de recharges électrique au niveau des poches de stationnement

Stationnement - Localisation et occupation moyenne des poches

-  Limite communale
-  Meuse
-  Réseau ferroviaire
-  Gare ferroviaire
-  RAVeL
-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Courbe de niveau (10m)
-  Terrils
-  Bâti cadastral
-  MontLégia

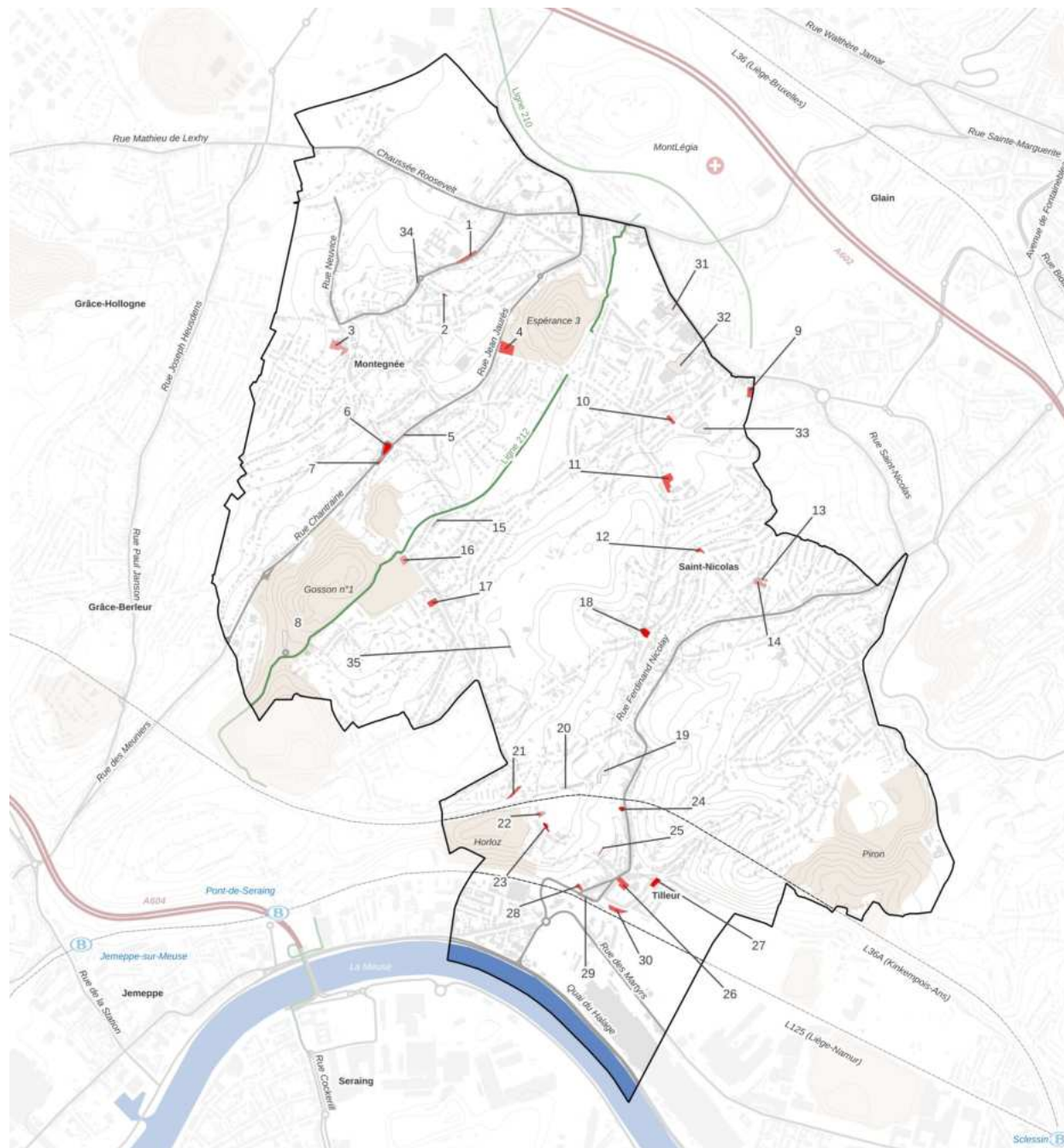
Occupation moyenne

-  Moins de 25 %
-  25 % - 50 %
-  50 % - 75 %
-  Plus de 75 %



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020

0 250 500 m



FICHE-ACTION 5B-1

CRÉER DES POCHES DE STATIONNEMENT DANS LES QUARTIERS LES PLUS SATURÉS

DES QUARTIERS PLUS SATURÉS QUE D'AUTRES

Au sein d'un territoire où la pression en matière de stationnement est de manière générale importante, le diagnostic avait identifié plusieurs quartiers où la saturation est d'autant plus importante : Branche-Planchard/Bonne Fortune, Bon Buveurs Nord, Fond des Rues Nord, Grand-Champs et Ferblatil. C'est pourquoi ces quartiers sont repris à la cartographie suivante.

DIFFÉRENTES SOLUTIONS À APPORTER

Aménagement d'une nouvelle poche de stationnement

Bien évidemment, la solution la plus simple consiste à aménager une nouvelle poche de stationnement. Cependant, le territoire de Saint-Nicolas possède plusieurs difficultés face à la création de nouvelles poches : l'environnement très urbain, très peu de potentiel foncier encore exploitable et une topographie marquée engendrant des difficultés pour aménager des poches d'envergure.

La cartographie suivante pointe néanmoins quelques nouvelles poches potentiellement développables situées dans la partie Nord de la Rue Adolphe Renson. Aujourd'hui ceinturée par un muret, une exploitation très partielle de cette poche permettrait d'accueillir environ 20 emplacements.

La cartographie suivante pointe néanmoins quelques nouvelles poches potentiellement développables :

- Une poche située dans la partie Nord de la Rue Adolphe Renson. Aujourd'hui ceinturée par un muret, une exploitation très partielle de cette poche permettrait d'accueillir environ 20 emplacements.
- Une poche située à côté de la place Fond des Rows où une trentaine d'emplacements pourraient être créés.
- Une poche située Rue de Tilleur aujourd'hui inoccupée permettant d'intégrer 10 emplacements.
- Une poche d'ores et déjà artificialisée située au croisement Rue Piron - Rue de la Justice permettant d'accueillir environ 15 emplacements.

Recalibrage d'une poche publique existante

Le territoire de Saint-Nicolas possède déjà de nombreuses poches de stationnement publique d'ailleurs identifiées au sein du diagnostic. Malheureusement, l'organisation de certaines de ces poches ne permettent pas une optimisation de la capacité de ces poches. De plus, cette non-organisation engendre également le manque de lecture de l'espace-rue, une mauvaise qualité de l'espace public et des problématiques d'insécurité dans les mouvements de véhicules.

3 recalibrations sont proposées à travers le PCM :

- Montegnée salle culturelle afin de disposer d'une vingtaine de places supplémentaires.
- Saint-Nicolas cimetière afin de disposer de 18 emplacements supplémentaires.
- Fond des Rows afin de disposer de 5 emplacements supplémentaires.

Ces recalibrations sont précisées au sein des projets d'infrastructures (dernier chapitre du plan d'actions).

Mutualisation d'une poche privée existante (cfr. fiche-action 5B-4)

Afin de créer des emplacements supplémentaires disponibles pour les citoyens, certaines poches privées pourraient être mutualisées :

- Athénée Royale
- Hubo
- Colruyt
- Ecole Tout va Bien

Ce processus de mutualisation est précisé à la fiche-action 5B-4.

Projets immobiliers engendrant du stationnement public supplémentaire

Certains projets à venir au sein de la commune vont aménager des emplacements qui pourront être occupés par les citoyens. Comme projet majeur, on distingue :

- Le projet immobilier Bonne Fortune.
- Le projet immobilier Terrilex.
- Le projet de la station de tram.

Fiche-action 5B-1 - Créer des poches de stationnement dans les quartiers les plus saturés

-  Limite communale
-  Meuse
-  Réseau ferroviaire
-  Gare ferroviaire
-  RAVeL
-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Courbe de niveau (10m)
-  Terrils
-  Bâti cadastral
-  MontLégia

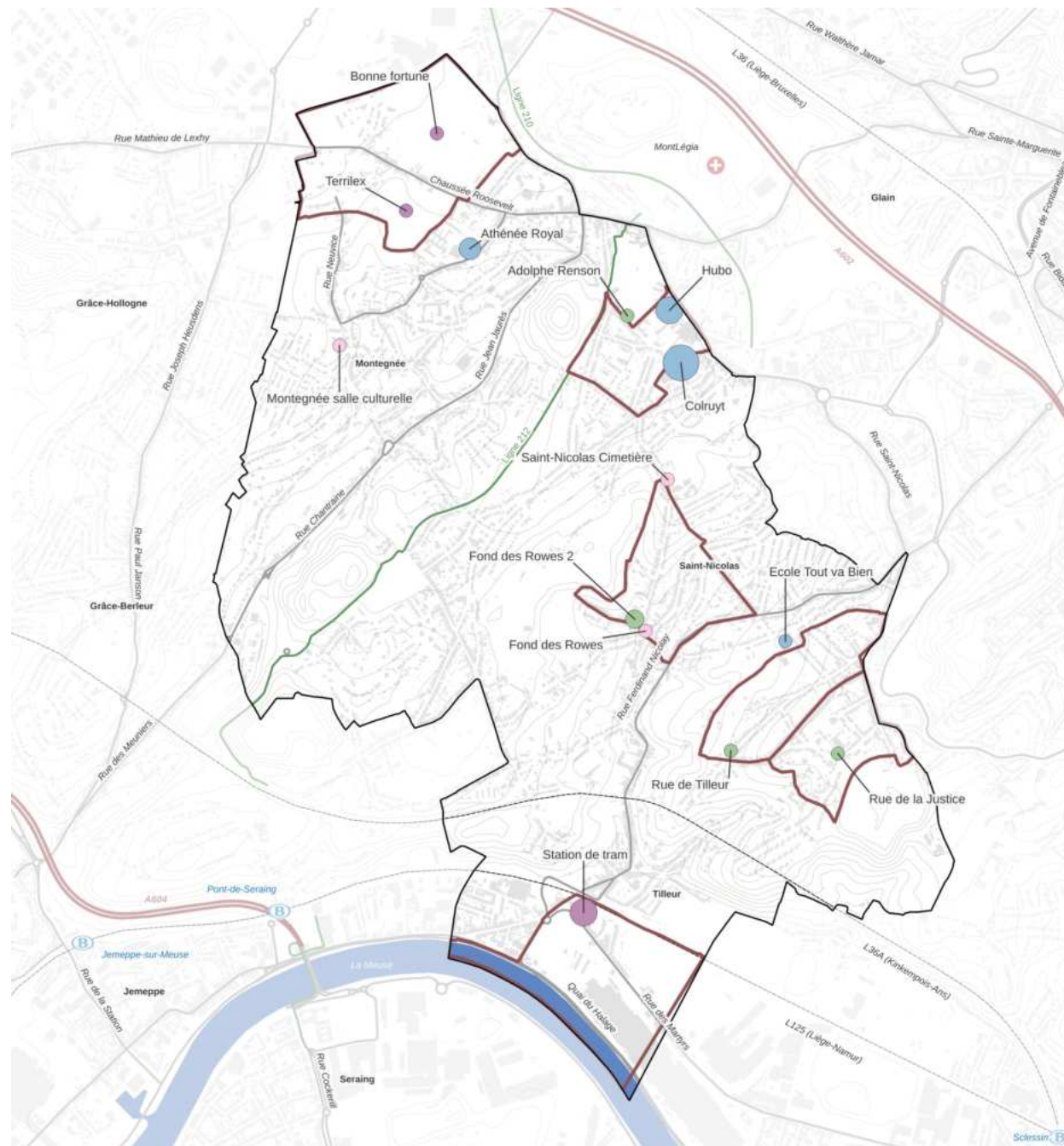
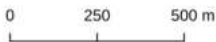
Stationnement supplémentaire proposé

-  Nouvelle poche de stationnement
-  Recalibrage d'une poche publique existante
-  Mutualisation d'une poche privée existante (cfr. fiche-action 5B-4)
-  Projet immobilier engendrant du stationnement public supplémentaire

Nombre d'emplacements supplémentaires

-  100
-  50
-  10
-  Quartiers avec une saturation de stationnement très importante

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020



Fiche-action 5B1			
Créer des poches de stationnement dans les quartiers les plus saturés	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagement de nouvelles poches de stationnement			
Adolphe Renson – Achat terrain		?	
Adolphe Renson – Aménagement des emplacements	20	5.500,00 €/pce	110.000,00 €
Fond des Rows – Aménagement des emplacements	35	5.500,00 €/pce	192.500,00 €
Rue de Tilleur – Achat terrain		?	
Rue de Tilleur – Aménagements des emplacements	10	5.500,00 €/pce	55.000,00 €
Rue de la Justice – Achat terrain		?	
Rue de la Justice – Aménagement des emplacements	15	5.500,00 €/pce	82.500,00 €
Recalibrage de poches publiques existantes			
Montegnée salle culturelle - Aménagements des emplacements	66	5.500,00 €/pce	363.000,00 €
Saint-Nicolas cimetière - Aménagements des emplacements	69	5.500,00 €/pce	379.500,00 €
Fond des Rows – Aménagements des emplacements	35	5.500,00 €/pce	192.500,00 €
Mutualisation de poches privées existantes			
Réunion avec les propriétaires des poches privées	2,00 %	63.000,00 €/ETP	1.260,00 €
Coût total d'exploitation			1.376.260,00 €

CRÉER DES POCHES DE STATIONNEMENT DANS LES QUARTIERS LES PLUS SATURÉS

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€€€€ > 250.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	PROJET 3 PROJET 5 PROJET 6 PROJET 7	2D-1 3B-1 5B-2 5B-3 5B-4 5B-5

FICHE-ACTION 5B-2

FAVORISER LA ROTATION DU STATIONNEMENT DANS LES ZONES COMMERCIALES

LES DIFFÉRENTS ATOUTS D'UNE ROTATION DE STATIONNEMENT IMPORTANTE DANS UNE ZONE COMMERCIALE

Tout d'abord, un stationnement à rotation rapide permet à un plus grand nombre de clients d'accéder aux commerces, augmentant ainsi le potentiel de fréquentation et de vente.

Ensuite, elle offre également une équité d'accès et assure que les places de stationnement ne sont pas monopolisées par quelques véhicules pour de longues durées, permettant à un plus grand nombre de personnes de trouver une place.

Ainsi, il est possible de réduire le nombre d'emplacements d'un poche de stationnement, par exemple en faveur d'une réorganisation et d'une amélioration de l'espace public ou encore afin d'intégrer des emplacements de stationnement vélo, tout en gardant une offre de stationnement adaptée aux usagers de la poche.

COMMENT FAVORISER LA ROTATION DE STATIONNEMENT ?

Bien entendu, la meilleure manière de favoriser une rotation importante au niveau du stationnement et de limiter le temps de stationnement. Cette limite peut bien entendu être variable, mais dans la plupart des cas, notamment pour une zone commerciale, une limite de 30 minutes est habituelle. Un simple panneau indiquant les places concernées éventuellement accompagné d'un marquage au sol différencié permet d'indiquer aux usagers la différence avec une place classique.

La solution semble donc être simple. Cependant, cet aménagement doit souvent être associé à d'autres éléments afin de s'assurer du succès de celui-ci. En effet, il est préférable d'appliquer des contrôles réguliers par des agents assermentés. De plus, il est nécessaire de bien calibrer le nombre d'emplacements à intégrer dans ce système de durée limitée afin de ne pas surcharger le reste de la poche.

PROPOSITION POUR SAINT-NICOLAS

À Saint-Nicolas, plusieurs poches de stationnement possèdent d'ores et déjà des zones à durée limitée. À travers le PCM et cette fiche-action, plusieurs nouvelles poches sont proposées à proximité de commerces ou de fonctions nécessitant une rotation rapide. Ces poches sont reprises à la cartographie suivante. Au total, ce sont 24 emplacements qui sont proposés au sein du territoire communal.





Fiche-action 5B2**Favoriser la rotation du stationnement dans les zones commerciales**

Quantité

Prix unitaire € (HTVA)

Prix total € (HTVA)

Panneaux d'indication de zone à durée limitée	11	500,00 €/pce	5.500,00 €
Marquage au sol du stationnement à durée limitée	36	15,00 €/m²	540,00 €
Installation (coût personnel)	2,00 %	63.000,00 €/ETP	1.260,00 €
Coût total d'exploitation			7.300,00 €

FAVORISER LA ROTATION DU STATIONNEMENT DANS LES ZONES COMMERCIALES

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€ < 50.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	PROJET 2 PROJET 6 PROJET 8	2D-2 5B-1 5B-3 5B-4

FICHE-ACTION 5B-3

AMÉLIORER L'INFORMATION ET LA SIGNALÉTIQUE VERS LES POCHES DE STATIONNEMENT

UNE SIGNALÉTIQUE QUI RÉPOND AUX ENJEUX DE CONGESTION

La **saturation** des poches de stationnement à Saint-Nicolas est un **problème majeur** qui rend la mobilité automobile compliquée. De plus, le tissu urbain dense rend la **lisibilité** de la **localisation** des emplacements de **stationnement mauvaise**. Afin d'améliorer les problèmes de congestion, plusieurs solutions peuvent être mises en œuvre.

Dans un premier temps, la mise en place d'une **signalétique appropriée** pour diriger les automobilistes vers les poches de stationnement est indispensables. Ces panneaux de signalisation doivent diriger les utilisateurs vers la poche de stationnement tout en indiquant le nombre d'emplacements que comporte la poche. Ils peuvent également disposer du temps de parcours à pied qu'il faut réaliser pour rejoindre les différentes fonctions de la commune. Ainsi, indiquer les poches de stationnement les plus proches dans les rues où la pression est la plus forte permettra de disperser les automobilistes voulant se stationner.

Pour les poches de stationnement rencontrant des problèmes de saturation, il peut être intéressant de les équiper d'une signalisation indiquant la poche de stationnement la plus proche pour digérer les automobilistes lorsque celle-ci saturée.



Source : Société Royale Le Commerce Liégeois ASBL, s.d.



Source : La DH, 2023

Fiche-action 5B3			
Information et signalétique des poches de stationnement automobile	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Signalétique de la localisation des poches de stationnement			
Panneaux de localisation des différentes poches	10	7.250,00 €/pce	72.500,00 €
Panneaux d'indication d'itinéraire	105	500,00 €/pce	52.500,00 €
Panneaux à proximité de la poche de stationnement	35	500,00 €/pce	17.500,00 €
Installation (coût personnel)	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total d'exploitation			145.650,00 €

La signalétique peut également prendre en compte le type d'équipement présent sur la poche de stationnement, notamment la présence de bornes de recharge électrique.

Afin d'améliorer l'information vers les poches de stationnement, des **cartes de localisation** peuvent être affichées à divers endroits stratégiques de la commune pour indiquer aux passants les stationnements à proximité.

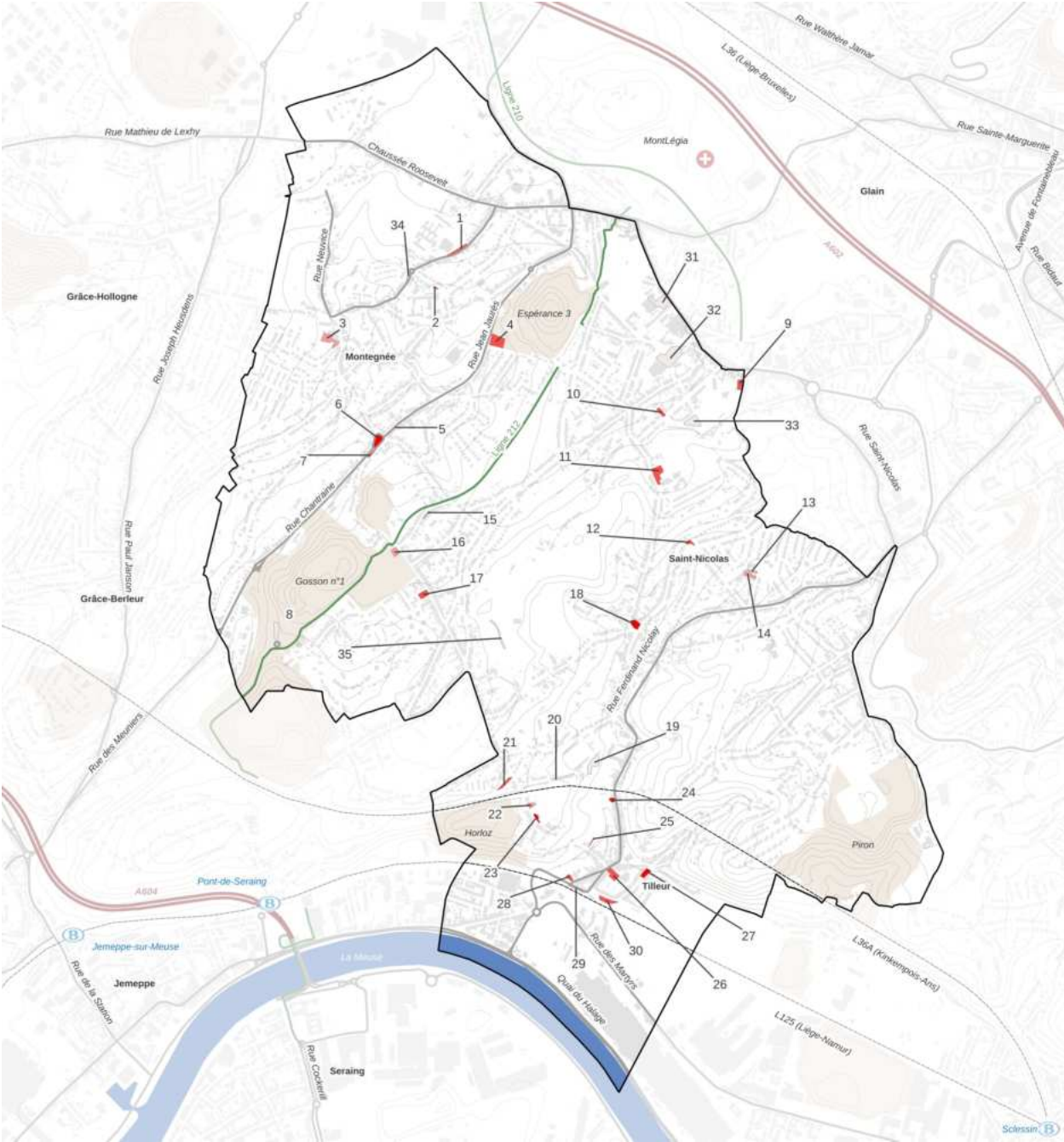
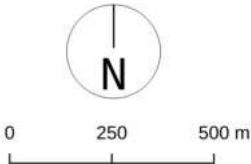
Stationnement - Localisation et occupation moyenne des poches

-  Limite communale
-  Meuse
-  Réseau ferroviaire
-  Gare ferroviaire
-  RAVeL
-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Courbe de niveau (10m)
-  Terrils
-  Bâti cadastral
-  MontLégia

Occupation moyenne

-  Moins de 25 %
-  25 % - 50 %
-  50 % - 75 %
-  Plus de 75 %

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020



AMÉLIORER L'INFORMATION ET LA SIGNALÉTIQUE VERS LES POCHES DE STATIONNEMENT

LIEUX CONCERNÉS TERRITOIRE COMMUNAL	PRIORITÉ 2	TEMPORALITÉ Hourglass icon	BUDGET € € € 100.000€ - 250.000€
ACTEURS COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	FINANCEMENT COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	ESQUISSES CONCERNÉES PROJET 2 PROJET 3 PROJET 5 PROJET 6 PROJET 8	ACTIONS LIÉES 5B-1 5B-2 5B-4 5B-5

FICHE-ACTION 5B-4

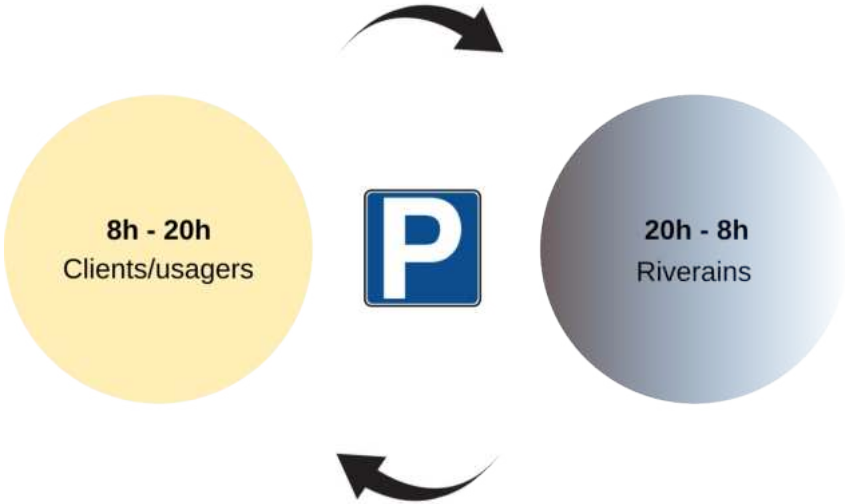
PROPOSER DES SOLUTIONS DE MUTUALISATION DE STATIONNEMENT

OUVRIR LES POCHES DE STATIONNEMENT PRIVÉES LA NUIT AUX RIVERAINS

Il existe sur le territoire de Saint-Nicolas de grands espaces privés dédiés au stationnement automobile qui ne sont actuellement accessibles qu'en journée. Ces grandes poches de stationnement sont réservées aux clients des commerces (Colruyt, Hubo et Lidl) ou bien aux professeurs/enseignants des écoles (Tout va bien, Athénée Royal Paul Brussion). Lorsque ces lieux ne sont pas ouverts, généralement de 20 heures à 8 heures, ces grandes poches de stationnement sont inaccessibles.

Pour solutionner le manque de stationnement en voirie, la Commune peut prendre contact avec les différents propriétaires afin d'engager une démarche de partenariat pour autoriser les riverains à accéder aux poches de stationnement pour les périodes pendant lesquelles les commerces/bâtiments ne sont pas ouverts. La mutualisation des poches de stationnement permettrait de soulager des quartiers de la pression sur le stationnement aujourd'hui rencontrée.

La mutualisation du stationnement est un principe permettant de réduire le nombre d'emplacements nécessaires en mutualisant les espaces de stationnement pour différents usages (résidentiel, bureau, commerces). Ainsi, les habitants jouissent du stationnement en soirée et la nuit, tandis que les clients/employés.

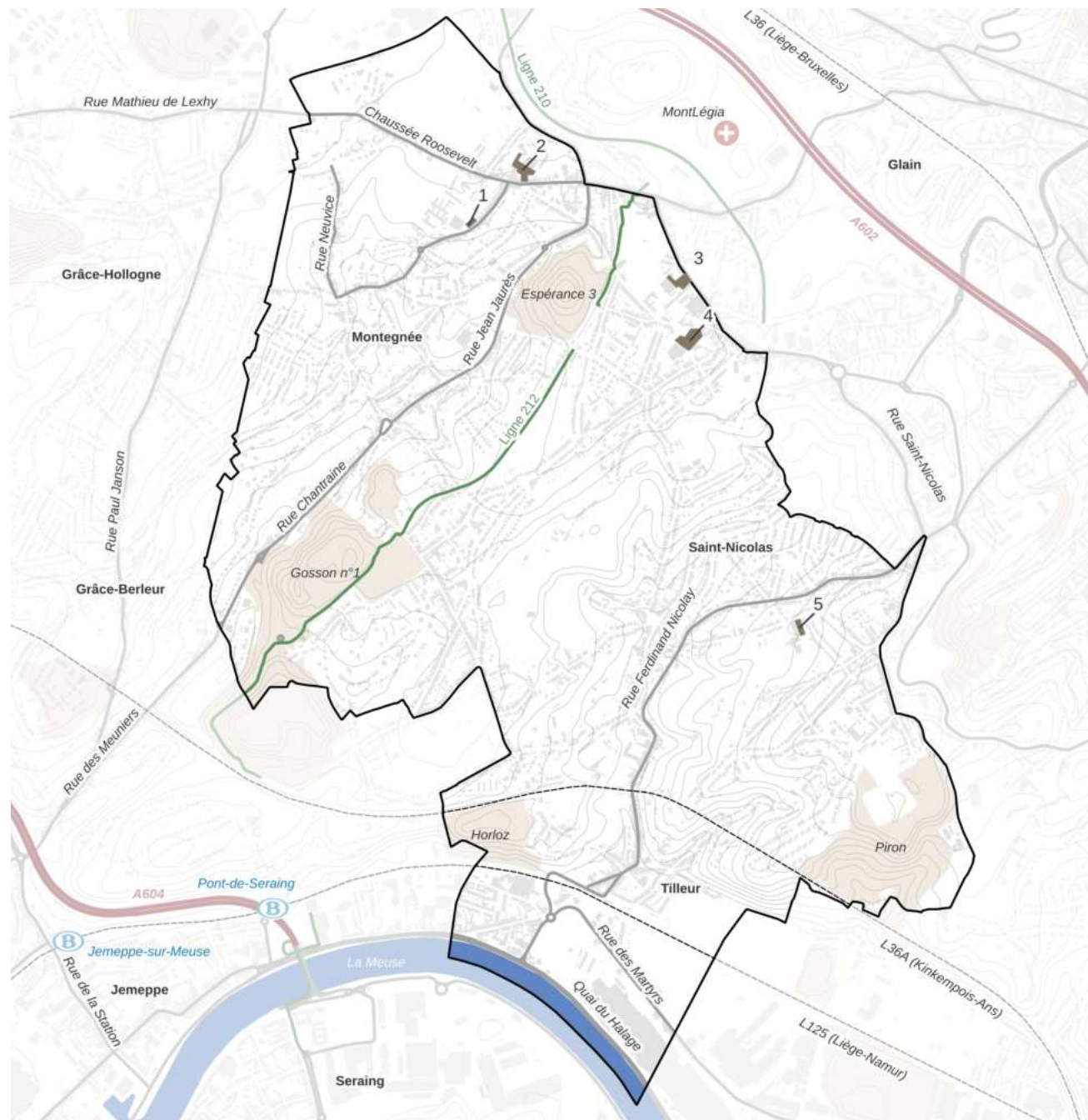
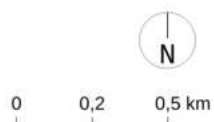


Fiche-action 5B4			
Mutualisation des poches de stationnement	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Accord des propriétaires des poches de stationnement			
Réunion avec les propriétaires (coût personnel)	2,00 %	63.000,00 €/ETP	1.260,00 €
Coût total de mise en œuvre			1.260,00 €

Localisation des poches de stationnement avec un potentiel de mutualisation

-  Limite communale
-  Meuse
-  Réseau ferroviaire
-  Gare ferroviaire
-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Courbe de niveau (10m)
-  Terrils
-  Bâti cadastral
-  MontLégia
-  Poches de stationnement à mutualiser

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



PROPOSER DES SOLUTIONS DE MUTUALISATION DE STATIONNEMENT

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
LIDL COLRYUT HUBO ATHÉNÉE ROYAL PAUL BRUSSON ÉCOLE TOUT VA BIEN			€ < 25.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS PROPRIÉTAIRES PRIVÉS	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	/	5B-1 5B-3 5B-5

FICHE-ACTION 5B-5

INTÉGRER DES BORNES DE RECHARGES ÉLECTRIQUE AU NIVEAU DES POCHES DE STATIONNEMENT

ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION DU PARC AUTOMOBILE

L'implémentation de bornes de recharge électrique dans les poches de stationnement public assure plusieurs fonctions essentielles dans l'électrification du parc automobile. Dans un objectif de réduction de la pollution, les voitures électriques font partie de la solution afin de **décarboner la mobilité**. L'installation de bornes de recharge sur le territoire de la commune de Saint-Nicolas apparaît dès lors comme une priorité pour limiter les impacts sur l'environnement. De plus, l'investissement peut être amorti par la facturation de l'utilisation des bornes.

Pour toute personne se rendant à Saint-Nicolas, les bornes de recharge dans les parkings publics permettent d'**attirer des clients potentiels** à la recherche d'emplacements équipés de bornes de recharge. Ce public occuperait essentiellement les places de stationnement électrique en **journée**, lors des horaires d'ouvertures des magasins ou pendant la tenue d'événements.



Pour les **habitants**, les bornes de recharges dans les parkings publics peuvent solutionner l'impossibilité d'équiper leur domicile d'une borne de recharge. En effet, les ménages ne disposant pas de garage ou d'espace privé extérieur pour stationner leur véhicule se retrouve face à problème pour assurer la recharge d'un véhicule électrique. Ces ménages sont donc moins susceptibles de se tourner vers l'achat d'un véhicule électrique. La mise en place de bornes de recharge électrique dans les poches de stationnement peut ainsi **assurer** aux citoyens disposant d'un véhicule électrique de **trouver une borne à proximité de chez eux**.

Cette double utilisation potentielle des bornes de recharge permet donc une rotation des utilisateurs et une **occupation presque constante assurée** entre un public cible de jour et un autre de nuit.

La budgétisation réalisée pour cette fiche-action comprend l'installation des bornes de recharge sur **10% des emplacements** de stationnement répertoriés dans les différentes poches de stationnement (1650) sur le territoire de Saint-Nicolas. Leur implémentation doit se faire graduellement, tout en répondant à la **demande locale**. Il peut être bon d'ajuster ces chiffres en fonction de la demande locale avérée et du taux d'occupation observé sur les bornes déjà en service.



Source : Automobile propre, 2021

Fiche-action 5B5			
Installation de bornes de recharge électrique	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Installation dans les poches de stationnement			
Bornes électriques (coûts global)	160	2.000,00 €/pce	320.000,00 €
Maintenance (coût personnel)	10,00 %	63.000,00 €/ETP	6.300,00 €
Coût total d'exploitation			326.300,00 €

INTÉGRER DES BORNES DE RECHARGES ÉLECTRIQUE AU NIVEAU DES POCHES DE STATIONNEMENT

LIEUX CONCERNÉS TERRITOIRE COMMUNAL	PRIORITÉ 	TEMPORALITÉ 	BUDGET €€€€€ > 250.000€
ACTEURS COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	FINANCEMENT COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	ESQUISSES CONCERNÉES /	ACTIONS LIÉES 5B-1 5B-3

OBJECTIF 5C

ASSURER LE BESOIN EN STATIONNEMENT POUR LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

La conception d'un réseau cyclable structurant se rattache au réseau créé au sein du Schéma Intermodal. Pour rappel, et ce conformément au décret du 22 novembre 2022, les différents niveaux sont les suivants :

- Les cyclostrades

Elles constituent l'épine dorsale du réseau cyclable structurant et relient des zones à haut potentiel de déplacements, en offrant une alternative attractive aux déplacements en voiture. Les cyclostrades sont potentiellement utilisées de manière intensive et bénéficient d'une infrastructure de grande qualité permettant de se déplacer dans les meilleures conditions de confort, de sécurité et d'efficacité sur des distances moyennes à longues et sur des aménagements cyclables reconnaissables. Le Gouvernement liste les cyclostrades et en définit l'identité visuelle.

- Les liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales

Elles constituent un réseau cyclable maillé d'itinéraires reliant des polarités urbaines ou rurales, d'équipements, de commerces, de services ou d'intermodalité.

- Les liaisons cyclables de desserte locale

Elles offrent une desserte cyclable fine du territoire. Elles relient des polarités de niveau local à des polarités de niveau supérieur, aux liaisons cyclables fonctionnelles supra-locales ou aux cyclostrades.

Ce réseau étant hiérarchisé, il est attendu d'**adapter les aménagements de manière à ce que les aménagements concernés puissent jouer le rôle qui lui est conféré au travers du réseau**. L'objectif sous-jacent est de sécuriser, d'offrir un confort et une cohérence aux usagers cyclistes.

Plusieurs actions seront donc proposées à travers cet objectif permettant d'aménager de manière cohérente le réseau cyclable structurant et en ouvrant plus ponctuellement des sens uniques à la circulation des cyclistes dans les deux sens.

ACTION(S) À METTRE EN OEUVRE

5C-1 Déterminer le nombre d'emplacements à concevoir en fonction de de l'accessibilité aux services et des modes alternatifs à la voiture

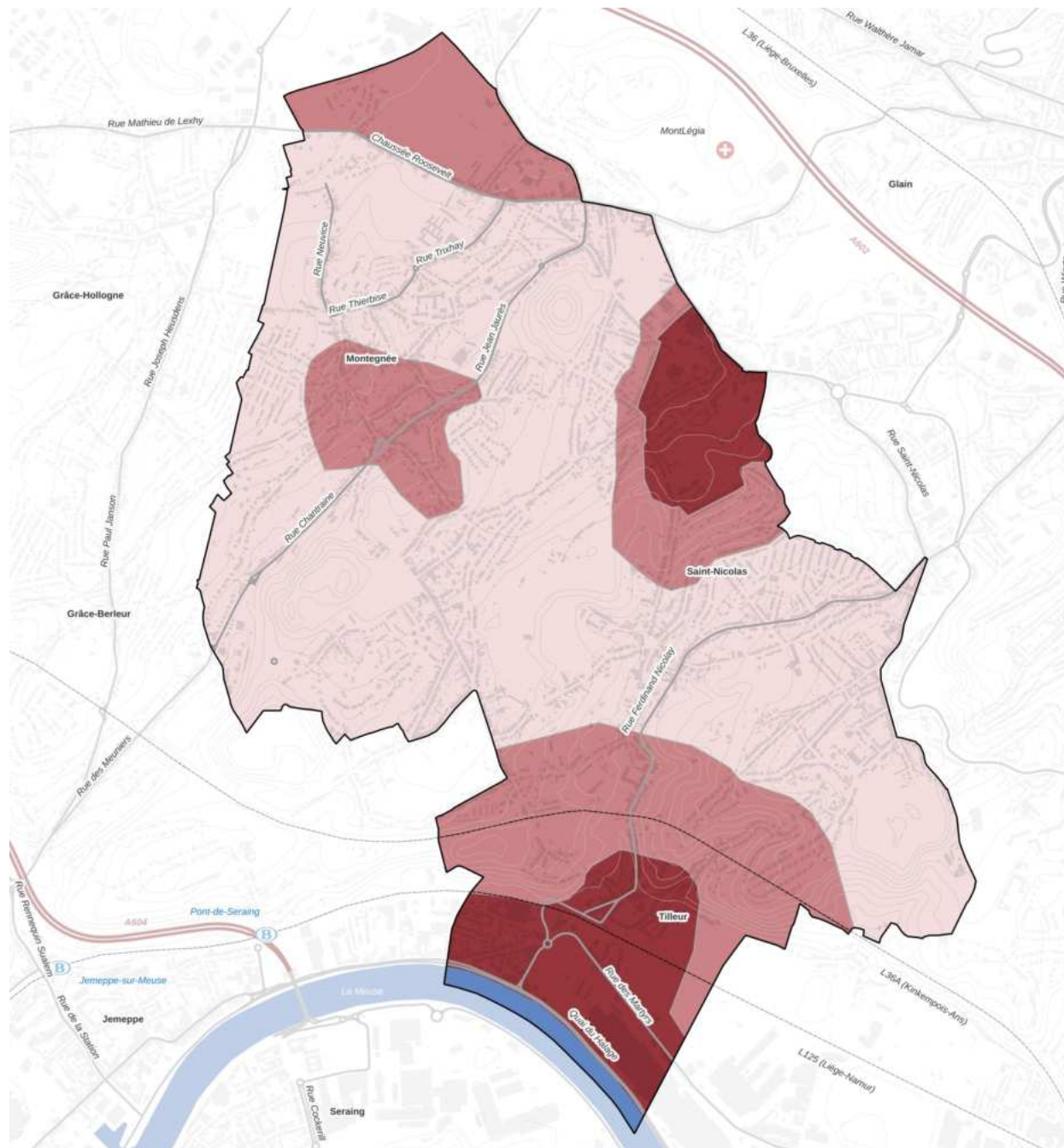
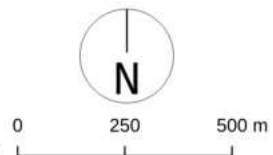
Fiche-action 5C-1 - Profil d'accessibilité

-  Limite communale
-  Meuse
-  Réseau ferroviaire
-  Gare ferroviaire
-  Réseau autoroutier
-  Réseau routier principal
-  Courbe de niveau (10m)
-  Bâti cadastral
-  MontLégia

Profil d'accessibilité

-  Zone A
-  Zone B
-  Zone C

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



182

182

182

182

- 182

182

- 182

PROFILS D'ACCESSIBILITÉ : ZONES A, B ET C

La construction des profils d'accessibilité, zones A, B et C, différenciant le nombre d'emplacements à intégrer sont conçues sur base de l'accessibilité en transports en commun et aux fonctions, services et commerces. Cette construction s'inspire de la méthodologie proposée au sein de la CeMathèque n°41. Le résultat est repris à la page précédente.

DESTINATION DU PROJET

Les tableaux repris ci-dessous reprennent les besoins en stationnement voiture et vélo, selon les profils d'accessibilité détaillés précédemment et la destination du projet.

La part d'emplacements qui doit être dédiée aux visiteurs est détaillée.

PROFILS D'ACCESSIBILITÉ : ZONES A, B ET C

La construction des profils d'accessibilité, zones A, B et C, différenciant le nombre d'emplacements à intégrer sont conçues sur base de l'accessibilité en transports en commun et aux fonctions, services et commerces. Cette construction s'inspire de la méthodologie proposée au sein de la CeMathèque n°41. Le résultat est repris à la page précédente.

DESTINATION DU PROJET

Les tableaux repris ci-dessous reprennent les besoins en stationnement voiture et vélo, selon les profils d'accessibilité détaillés précédemment et la destination du projet.

La part d'emplacements qui doit être dédiée aux visiteurs est détaillée.

PROFILS D'ACCESSIBILITÉ : ZONES A, B ET C

La construction des profils d'accessibilité, zones A, B et C, différenciant le nombre d'emplacements à intégrer sont conçues sur base de l'accessibilité en transports en commun et aux fonctions, services et commerces. Cette construction s'inspire de la méthodologie proposée au sein de la CeMathèque n°41. Le résultat est repris à la page précédente.

DESTINATION DU PROJET

Les tableaux repris ci-dessous reprennent les besoins en stationnement voiture et vélo, selon les profils d'accessibilité détaillés précédemment et la destination du projet.

La part d'emplacements qui doit être dédiée aux visiteurs est détaillée.

PROFILS D'ACCESSIBILITÉ : ZONES A, B ET C

La construction des profils d'accessibilité, zones A, B et C, différenciant le nombre d'emplacements à intégrer sont conçues sur base de l'accessibilité en transports en commun et aux fonctions, services et commerces. Cette construction s'inspire de la méthodologie proposée au sein de la CeMathèque n°41. Le résultat est repris à la page précédente.

DESTINATION DU PROJET

Les tableaux repris ci-dessous reprennent les besoins en stationnement voiture et vélo, selon les profils d'accessibilité détaillés précédemment et la destination du projet.

La part d'emplacements qui doit être dédiée aux visiteurs est détaillée.

PROFILS D'ACCESSIBILITÉ : ZONES A, B ET C

La construction des profils d'accessibilité, zones A, B et C, différenciant le nombre d'emplacements à intégrer sont conçues sur base de l'accessibilité en transports en commun et aux fonctions, services et commerces. Cette construction s'inspire de la méthodologie proposée au sein de la CeMathèque n°41. Le résultat est repris à la page précédente.

DESTINATION DU PROJET

Les tableaux repris ci-dessous reprennent les besoins en stationnement voiture et vélo, selon les profils d'accessibilité détaillés précédemment et la destination du projet.

La part d'emplacements qui doit être dédiée aux visiteurs est détaillée.

STATIONNEMENT VOITURE

	Localisation du projet			Part visiteurs
Destination du projet	Zone A	Zone B	Zone C	
Logement				
Logement studio ou 1 ch. (par unité de logement individuel ou collectif)	0,5	0,75	1	30 %
Logement 2 ch. (par unité de logement individuel ou collectif)	0,75	1	1,25	30 %
Logement 3 ch. Ou + (par unité de logement individuel ou collectif)	1	1,25	1,5	30 %
Industrie – Artisanat – Logistique				
Industrie (par 100m² de surface brute de plancher)	0,75	1	2	5 %
Logistique (par 100m² de surface brute de plancher)	0,2	0,3	0,7	5 %
Services – Bureaux				
Service commercial (par 100m² de surface brute de plancher)	1	1,5	2,5	20 %
Bureau (par 100m² de surface brute de plancher)	1	1,25	1,75	5 %
Commerces				
Commerce (par 100m² de surface de vente nette)	4	5	7	90 %
Hôtellerie				
Hôtel (par lit)	0,25	0,5	0,75	90 %
Auberge de jeunesse (par lit)	0,1	0,1	0,2	90 %
Restaurant (par 100m² de surface brute de plancher)	6	8	12	80 %
Café (par 100m² de surface brute de plancher)	3	4	6	90 %

STATIONNEMENT VOITURE

	Localisation du projet			Part visiteurs
Destination du projet	Zone A	Zone B	Zone C	
Soins				
Maison de repos pour personnes âgées (par lit)	0,3	0,5	0,75	10 %
Hôpital (par lit)	1,25	1,5	1,75	10 %
Culture				
Cinéma, théâtre ou concert (par place assisse)	0,15	0,2	0,3	95 %
Musée, galerie d'art (par 100m² de surface brute de plancher)	0,3	0,5	1	95 %
Bibliothèque (par 100m² de surface brute de plancher)	0,3	0,5	1	95 %
Édifice de culte (par place assise)	0,15	0,15	0,2	95 %
Centre de congrès (par 100m² de surface brute de plancher)	3	4	8	95 %
Centre culturel (par 100m² de surface brute de plancher)	1	1,5	3,5	95 %
Cimetière (par 100m²)	0,1	0,1	0,15	95 %
Éducation				
Crèche (par emploi)	0,5	0,6	0,8	50 % supplémentaire de dépose-minute longue durée
École primaire et secondaire (par classe)	0,6	0,75	1	50 % supplémentaire de dépose-minute courte-durée
École supérieure (par personnel + élèves)	0,3	0,4	0,5	10 %
Université (par personnel + élèves)	0,3	0,4	0,5	10 %
Cours pour adultes (par personnel + élèves)	0,3	0,4	0,5	10 %
Cours du soir (par élèves)	0,3	0,5	0,75	10 %

STATIONNEMENT VOITURE

	Localisation du projet			Part visiteurs
Destination du projet	Zone A	Zone B	Zone C	
Sports et loisirs				
Piscine (par 100m² de bassin)	6	8	10	90 %
Hall de sport (par 100m² de surface brute de plancher)	1	1,5	2,25	95 %
Patinoire (par 100m² de glace)	1	1,5	2,25	95 %
Squash (par terrain)	1,25	1,5	1,75	90 %
Padel (par terrain)	1,5	2	3	90 %
Tennis (court)	1,25	1,5	1,75	90 %
Stade (par place assise)	0,15	0,2	0,3	95 %
École de danse (par 100m² de surface brute de plancher)	1,5	2	3,5	95 %
Centre de fitness (par place de vestiaire)	0,2	0,3	0,5	90 %
Local de club, salon de jeux (par place assise)	0,2	0,3	0,5	90 %
Discothèque (par 100m² de surface brute de plancher)	3	4	6	90 %

STATIONNEMENT VOITURE

MUTUALISATION DU STATIONNEMENT VOITURE DANS LE CADRE D'UN PROJET MIXTE

Il est possible de s'écarter des recommandations en matière de nombre d'emplacements à intégrer en cas de projet mixte (plusieurs destinations) et de mutualisation du stationnement. L'offre en stationnement proposée par le projet peut ainsi être réduite pour autant qu'il soit démontré la manière dont la mutualisation s'organise. La démonstration de ce potentiel de mutualisation doit être réalisée via le tableau repris ci-dessous.

Types de besoins simultanés à satisfaire	Le jour en semaine	Le soir	La nuit	Le samedi après-midi
Logement	50 %	85 %	100 %	65 %
Industrie – Artisanat – Logistique	100 %	20 %	20 %	0 %
Services – Bureaux	100 %	15 %	0 %	0 %
Commerces	65 %	20 %	0 %	100 %
Hôtellerie	50 %	85 %	100 %	85 %
Soins	100 %	85 %	50 %	85 %
Culture	50 %	85 %	0 %	100 %
Éducation	100 %	20 %	0 %	0 %
Sport et loisirs	65 %	100 %	0 %	100 %

STATIONNEMENT VÉLO

	Localisation du projet			Part visiteurs
Destination du projet	Zone A	Zone B	Zone C	
Logement				
Logement studio ou 1 ch. (par unité de logement individuel ou collectif)	1,75	1,5	1,25	20 %
Logement 2 ch. (par unité de logement individuel ou collectif)	2,25	2	1,75	20 %
Logement 3 ch. Ou + (par unité de logement individuel ou collectif)	3,25	3	2,5	10 %
Industrie – Artisanat – Logistique				
Industrie (par 100m² de surface brute de plancher)	1,25	1	0,75	5 %
Logistique (par 100m² de surface brute de plancher)	0,4	0,3	0,2	5 %
Services – Bureaux				
Service commercial (par 100m² de surface brute de plancher)	1	0,8	0,6	20 %
Bureau (par 100m² de surface brute de plancher)	1	0,7	0,5	5 %
Commerces				
Commerce (par 100m² de surface de vente nette)	3	2	1,5	90 %
Hôtellerie				
Hôtel (par lit)	0,25	0,2	0,15	90 %
Auberge de jeunesse (par lit)	0,7	0,5	0,3	90 %
Restaurant (par 100m² de surface brute de plancher)	8	6	4	80 %
Café (par 100m² de surface brute de plancher)	7	5	3	90 %

STATIONNEMENT VÉLO

	Localisation du projet			Part visiteurs
Destination du projet	Zone A	Zone B	Zone C	
Soins				
Maison de repos pour personnes âgées (100m² de surface brute de plancher)	1,25	1	0,75	10 %
Hôpital (par 100m² de surface brute de plancher)	1,25	1	0,75	10 %
Culture				
Cinéma, théâtre ou concert (par place assisse)	0,3	0,2	0,1	95 %
Musée, galerie d'art (par 100m² de surface brute de plancher)	1,25	1	0,75	95 %
Bibliothèque (par 100m² de surface brute de plancher)	1,25	1	0,75	95 %
Édifice de culte (par place assise)	0,3	0,2	0,1	95 %
Centre de congrès (par 100m² de surface brute de plancher)	1,25	1	0,75	95 %
Centre culturel (par 100m² de surface brute de plancher)	1,25	1	0,75	95 %
Cimetière (par 100m²)	0,3	0,2	0,1	95 %
Éducation				
Crèche (par emploi)	1,25	1	0,75	50 %
École primaire et secondaire (par personnel + élèves)	0,5	0,4	0,3	90 %
École supérieure (par personnel + élèves)	0,5	0,4	0,3	10 %
Université (par personnel + élèves)	0,5	0,4	0,3	10 %
Cours pour adultes (par personnel + élèves)	0,5	0,4	0,3	10 %
Cours du soir (par élèves)	0,5	0,4	0,3	10 %

STATIONNEMENT VÉLO

	Localisation du projet			Part visiteurs
Destination du projet	Zone A	Zone B	Zone C	
Sports et loisirs				
Piscine (par 100m² de bassin)	7,5	6	4,5	90 %
Hall de sport (par 100m² de surface brute de plancher)	2,5	2	1,5	95 %
Patinoire (par 100m² de glace)	2,5	2	1,5	95 %
Squash (par terrain)	1,5	1	0,5	90 %
Padel (par terrain)	3	2	1	90 %
Tennis (court)	1,5	1	0,5	90 %
Stade (par place assise)	0,15	0,1	0,05	95 %
École de danse (par 100m² de surface brute de plancher)	2,5	2	1,5	95 %
Centre de fitness (par place de vestiaire)	0,3	0,2	0,1	90 %
Local de club, salon de jeux (par place assise)	0,3	0,2	0,1	90 %
Discothèque (par 100m² de surface brute de plancher)	0,3	0,2	0,1	90 %

TYPE D'EMPLACEMENTS

Pour les emplacements dédiés aux occupants/employés/travailleurs (les non-visiteurs), il est recommandé que les emplacements soient couverts, sécurisés et avec un contrôle d'accès. Lorsque 10 emplacements ou plus sont aménagés à destination d'employés ou de travailleurs, il est recommandé d'aménager un vestiaire comportant des douches.

Pour les emplacements dédiés aux visiteurs, il est recommandé que les emplacements soient idéalement couverts, sécurisés et accessibles à tous.

EXEMPLE

Dans cet exemple, un développeur veut construire :

- 20 unités de logements 2 ch;
- 10 unités de logements 3 ch;
- une surface commerciale possédant une surface de vente nette de 300m²;
- une crèche où il est attendu d'avoir 5 employés.

En analysant la cartographie des profils d'accessibilité, il apparaît que le projet se situe dans la zone B.

STATIONNEMENT VOITURE

En matière de stationnement voiture, il est attendu que le développeur aménage :

- 20 x 1,5 empl. pour les logements 2 ch. = 30 empl. dont 10 empl. pour les visiteurs;
- 10 x 1,75 empl. pour les logements 3 ch. = 18 empl. dont 6 empl. pour les visiteurs;
- 3 x 7 empl. pour la surface commerciale = 21 empl. dont 19 empl. pour les visiteurs;
- 5 x 0,8 empl. pour la crèche = 4 empl. avec 2 empl. supplémentaires aménagés en dépose-minute longue-durée.

Soit un total de 75 emplacements, dont 35 emplacements (47 % du nombre total d'emplacements) dédiés aux visiteurs et 2 emplacements aménagés en en dépose-minute longue-durée.

Types de besoins simultanés à satisfaire	Le jour en semaine	Le soir	La nuit	Le samedi après-midi
Logement	50 % donc 24 empl.	85% donc 41 empl.	100 % donc 48 empl.	65% donc 31 empl.
Commerces	65% donc 14 empl.	20% donc 4 empl.	0% donc 0 empl.	100% donc 21 empl.
Éducation	100% donc 4 empl.	20% donc 1 empl.	0% donc 0 empl.	0% donc 0 empl.
Total	42 empl.	46 empl.	48 empl.	52 empl.

Dès lors, il est recommandé d'aménager un total de 52 emplacements afin de pouvoir absorber la demande la plus importante se situant le samedi après-midi. En conservant le même ratio que précédemment (47 % du nombre total d'emplacements), 24 de ces emplacements devraient être dédiés aux visiteurs. Les 2 emplacements aménagés en dépose-minute longue-durée ne sont plus nécessaires au vu de la mutualisation proposée.

EXEMPLE

STATIONNEMENT VÉLO

En matière de stationnement vélo, il est attendu que le développeur aménage :

- 20 x 1,75 empl. pour les logements 2 ch. = 35 empl. dont 7 empl. pour les visiteurs;
- 10 x 2,5 empl. pour les logements 3 ch. = 25 empl. dont 3 empl. pour les visiteurs;
- 3 x 1,5 empl. pour la surface commerciale = 5 empl. dont 4 empl. pour les visiteurs;
- 5 x 0,75 empl. pour la crèche = 4 empl. dont 2 empl. pour les visiteurs.

Soit un total de 69 emplacements, dont 16 emplacements dédiés aux visiteurs.

Dès lors, il est recommandé d'aménager 53 emplacements couverts, sécurisés et avec un contrôle d'accès et 16 emplacements idéalement couverts, sécurisés et accessible à tous.

Fiche-action 5C1			
Assurer le besoin en stationnement pour les nouveaux développements	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Suivi de dossier d'un agent traitant communal	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total d'exploitation			3.150,00 €

ASSURER LE BESOIN EN STATIONNEMENT POUR LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€ < 50.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	/	/



6 | INTERMODALITE



OBJECTIF 6A - PERFECTIONNER L'INTERMODALITÉ AU NIVEAU DES MOBIPÔLES

OBJECTIF 6B - INTÉGRER UNE RÉFLEXION INTERMODALE AU NIVEAU DES ESPACES ET DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS AINSI QUE DANS LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

OBJECTIF 6A

PERFECTIONNER L'INTERMODALITÉ AU NIVEAU DES MOBIPÔLES

L'INTERMODALITÉ COMME PILIER DU TRANSFERT MODAL

Les transports en commun jouent un rôle primordial dans le transfert modal des habitants. Pour renforcer l'intermodalité, l'amélioration des infrastructures en lien avec les transports en commun est nécessaire, notamment aux arrêts de tram et de bus. Ceci comprend notamment l'accessibilité aux PMR et les cheminements piétons aux abords des arrêts. Au-delà de l'infrastructure, les services sont également à prendre en compte dans une optique d'amélioration de la qualité, tant au niveau des horaires que du stationnement. Ainsi, les conditions d'accueil, de correspondance et d'attente se doivent d'être prises en compte en aménageant des arrêts comprenant davantage d'aménités urbaines.



AMÉLIORER LES CONDITIONS D'ACCUEIL, DE CORRESPONDANCE ET D'ATTENTE AUX GARES ET ARRÊTS DE BUS

Afin d'inciter à l'utilisation des transports en commun, il est important que les services en lien avec ces derniers soient qualitatifs. Ces services comprennent l'offre, l'accessibilité, les aménités urbaines, le confort et la sécurité (fiche-action 3A-1).

Les arrêts doivent ainsi être accessibles à tous, y compris aux PMR et aux cyclistes. Les conditions d'accueil sont également à améliorer au regard d'une augmentation du confort, de la sécurité et du besoin d'aménités.

Dans un objectif de prioriser les transports en commun, les privilégier au profit des voitures privées semble pertinent. De par la géométrie de l'arrêt, il est possible d'assurer que les transports en commun soient priorités.

OFFRIR DES SOLUTIONS DE STATIONNEMENT VÉLO ET VOITURE QUALITATIFS À PROXIMITÉ DES ARRÊTS DE TRAM ET DE BUS

Les arrêts de transports en commun ont une aire d'influence généralement réduite, allant de 300 mètres jusqu'à 750 mètres pour des déplacements à pied en fonction du type de transport en commun (bus ou tram) et du contexte (topographie, accessibilité). Actuellement, ils sont presque tous dépourvus de stationnement adapté aux vélos et n'offre que peu souvent des emplacements de stationnement voiture. L'aire d'influence des arrêts ne dépasse donc que très rarement l'aire d'influence piétonne.

Le principe d'intermodalité tend bien évidemment à connecter et à relier les différents réseaux de transports, tant collectifs que privés (fiche-action 5A-1)

Afin d'augmenter le nombre d'usagers potentiels des transports en commun, il est important d'étendre la zone d'influence de chaque arrêt. Pour se faire, il est essentiel d'équiper les arrêts de stationnement vélo et voiture. De ce fait, les arrêts structurants sont à équiper en priorité et en nombre suffisant.



Le réseau de transport en commun est hiérarchisé selon quatre catégories :

- Tramway
- Bus à Haut Niveau de Service
- Lignes structurantes
- Lignes urbaines et interurbaines

Pour le stationnement vélo, ces différentes catégories influencent directement le type d'emplacement et la priorité de mise en œuvre à chaque arrêt. Le dimensionnement, quant à lui, prend en compte la place disponible pour équiper les arrêts de bus et le nombre de montée à chaque arrêts.

Schéma intermodal

-  Limite communale
-  Bâti cadastral
-  Terrils
-  Réseau ferroviaire

Réseau intermodal

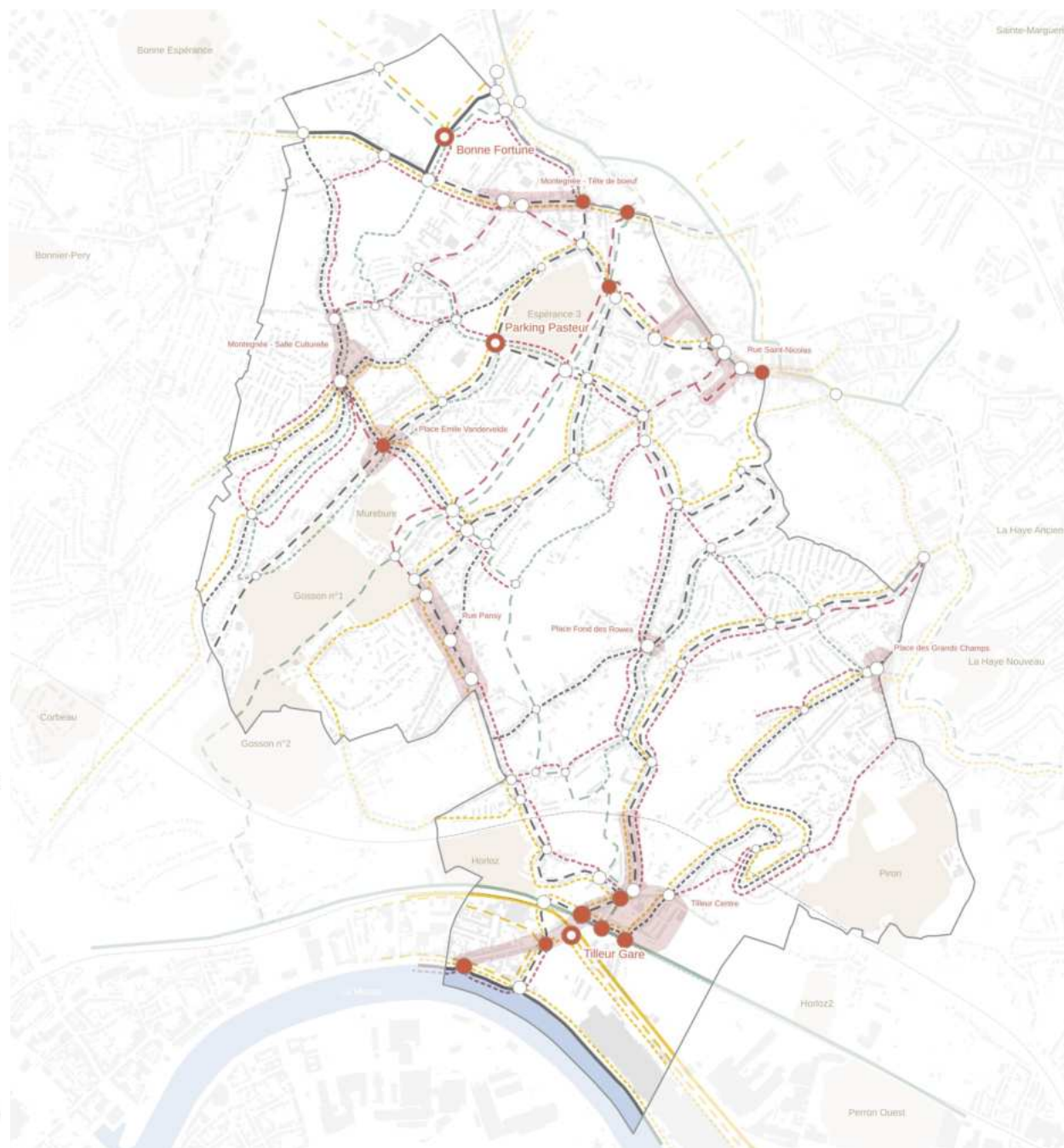
-  Piéton - Quartier apaisé
-  Piéton - Réseau primaire
-  Piéton - Réseau secondaire
-  Cyclable - Cyclostrade
-  Cyclable - Liaisons cyclable fonctionnelle supra-locale
-  Cyclable - Liaisons cyclable de desserte locale
-  TEC - Tram
-  TEC - Busway / Structurant
-  TEC - Urbain / Interurbain
-  Routier - RESI
-  Routier - Réseau communal principal
-  Routier - Réseau communal secondaire

Point intermodal / multimodal

-  Mobipôle / Mobipoint
-  Croisement multimodal majeur
-  Croisement multimodal

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020

0 200 400 m



HARMONISER LES FUTURS HORAIRES TEC

La mise en circulation du tramway dans l'agglomération liégeoise bouscule l'ensemble du réseau de transport en commun. une restructuration complète du réseau a été imaginé afin d'améliorer sa lisibilité et la hiérarchie entre les lignes de bus. Parallèlement, les différentes lignes voient leurs horaires modifiés afin d'améliorer les correspondances tout en rendant le réseau plus facilement compréhensible.

L'amélioration souhaitée est cependant à confirmer en analysant les résultats des transports en commun après la mise en service de ce nouveau réseau.



Source : Le TEC



CONNECTER LES MOBIPÔLES AUX PÔLES D'HABITAT OU DE FONCTIONS À PROXIMITÉ

Les Mobipôles et les Mobipoints ont pour vocation de structurer l'intermodalité au sein du territoire de Saint-Nicolas. Les deux **mobipôles** sont l'**arrêt de tram à Tilleur** et l'**arrêt de BHNS à Bonne Fortune**. Un **mobipoint** est également prévu au **Parking Pasteur**.

Un **mobipôle** est un pôle d'intermodalité important desservi par une ligne de transport en commun structurante et disposant de services et d'infrastructures de mobilité. À Saint-Nicolas, deux pôles d'intermodalité répondent à ces caractéristiques. Ces pôles permettent des liaisons vers les villes et métropoles proches.

Un **mobipoint** est un pôle d'intermodalité offrant des services et des infrastructures de mobilité (voitures partagées, vélos, zone d'attente, parking, bornes de recharges, etc). Seul le Parking Pasteur répond à ces caractéristiques.

Afin de rendre ces pôles dynamiques et confortables, il est important de veiller à leur insertion dans les pratiques de mobilité locale. Pour se faire, les pôles doivent être reliés aux pôles d'habitats et aux fonctions à proximité. Cela implique une amélioration des cheminements d'accès, tant pour les piétons et les cyclistes que pour les automobilistes.

Dès lors, le **schéma intermodal** prend en considération les localisations des différents Mobipôles et Mobipoint afin de les intégrer dans les liaisons structurantes au sein du territoire saint-niclausien(2A-1, 2B-1 et 4A-3)

OBJECTIF 6B

INTÉGRER UNE RÉFLEXION INTERMODALE AU NIVEAU DES ESPACES ET DES ÉQUIPEMENTS PUBLICS AINSI QUE DANS LES NOUVEAUX DÉVELOPPEMENTS

ACTION(S) À METTRE EN OEUVRE

6B-1 S'assurer que les mobipôles répondent aux fonctionnalités cibles correspondant à leur typologie de mobipôle

6B-2 S'appuyer sur l'accessibilité des transports en commun ainsi que l'accessibilité des fonctions et équipements structurantes comme outil d'aide à la décision



Source : Sécurithèque, 2023

Objectif 1A - Développer le territoire en fonction de l'accessibilité aux services et des modes alternatifs à la voiture

-  Limite communale
-  Meuse
-  Réseau ferroviaire
-  Gare ferroviaire
-  RAVeL
-  Réseau autoroutier
-  Bâti cadastral
-  MontLégia
-  Zone préférentielle d'accessibilité piétonne

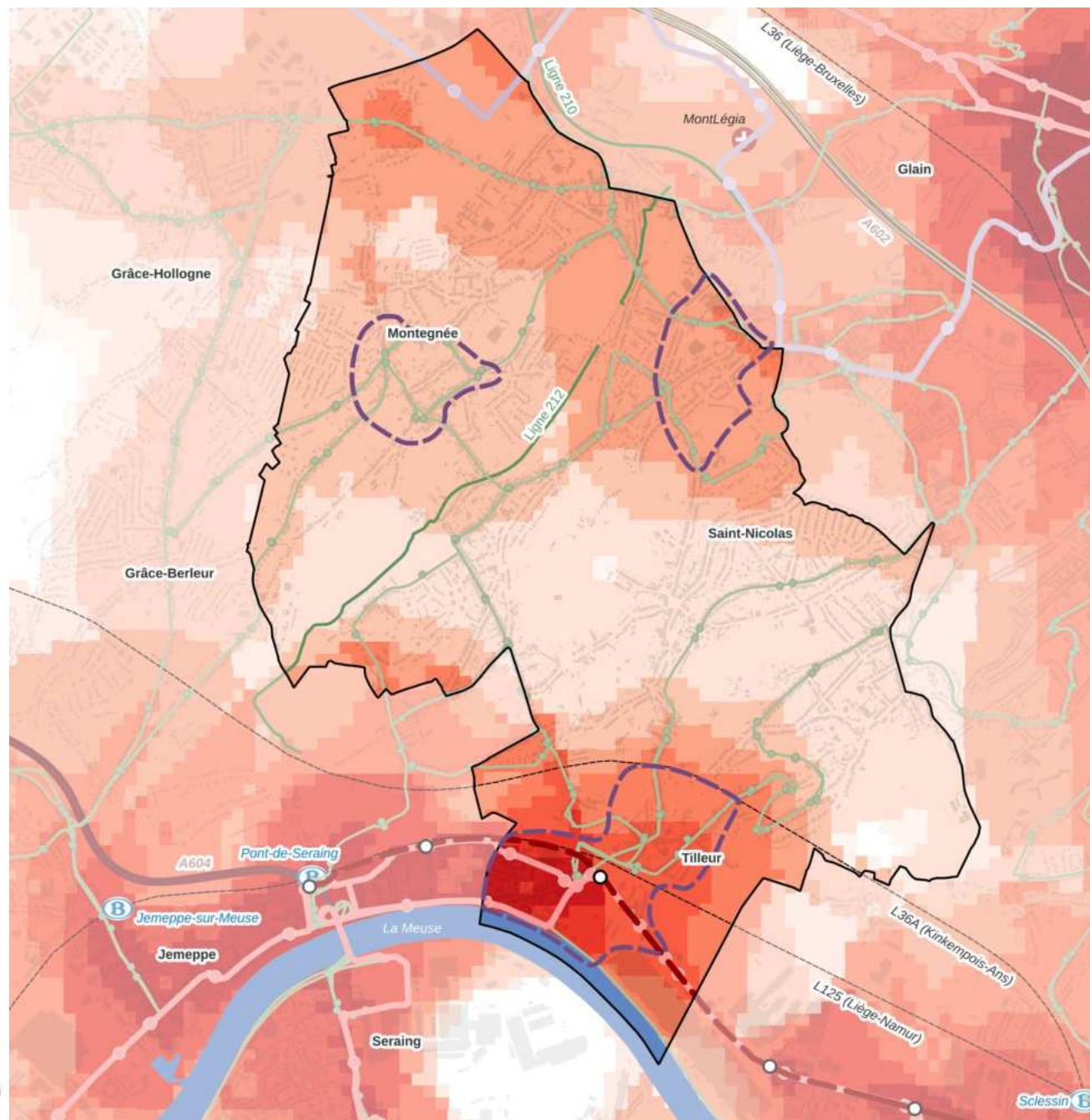
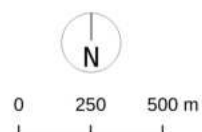
Réseau restructuré

-  Tram de Liège
-  Arrêt du Tram de Liège
-  Ligne Busway 112/133
-  Arrêt de ligne Busway
-  Ligne structurante
-  Arrêt de ligne structurante
-  Ligne urbaine/interurbaine
-  Arrêt des ligne urbaine/interurbaine

Cote d'accessibilité

-  0 - 1
-  1 - 2
-  2 - 3
-  3 - 4
-  4 - 5
-  5 - 6
-  6 - 7
-  7 - 8
-  8 - 9
-  9 - 10

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020



FICHE-ACTION 6B-1

S'ASSURER QUE LES MOBIPÔLES RÉPONDENT AUX FONCTIONNALITÉS CIBLES CORRESPONDANT À LEUR TYPOLOGIE DE MOBIPÔLE

LES ÉQUIPEMENTS : MOTEURS D'UTILISATION DES MOBIPÔLES/MOBIPOINTS

La création de Mobipôles et de Mobipoints sur le territoire de Saint-Nicolas répond à une réelle vision d'intermodalité. L'objectif étant d'inciter au report modal vers les transports en commun, la mobilité active ou partagée, l'équipement de ces lieux d'échange est essentiel.

Les **mobipôles** sont des lieux d'échange importants, avec une connexion à une ligne de transport en commun structurante. Ces pôles, qui concerne l'arrêt de tram de Tilleur et l'arrêt de BHNS à Bonne Fortune, ont pour vocation de rayonner largement sur la commune et dans la mobilité des habitants aux alentours. Des équipements spécifiques, confortables et nombre suffisant assurent une qualité du service pour augmenter leur utilisation. Ils sont donc à équiper de trottoirs, pistes cyclables, bancs, accès PMR, plantations, zone de repos, stationnement vélo et voiture. Au plus ils seront équipés, au mieux seront utilisés.

Le **mobipoint** de Pasteur a essentiellement une fonction de service local, c'est-à-dire d'entamer un report modal pour le quartier dans lequel il se situe. Au-delà du stationnement voiture et vélo et de l'arrêt de bus, il est également important de l'équiper de certains éléments pour assurer un confort minimal aux utilisateurs. Ces équipements reprend des plantations, des panneaux d'information, des bancs, etc.



Source : Sécurothèque, 2023

La budgétisation sur les deux pages suivantes reprend tous les équipements types qui peuvent se retrouver dans un Mobipôle ou un Mobipoint. Certains éléments sont déjà pris en compte dans des projets financés par le public (Région wallonne) ou par le privé (promotion immobilière). La budgétisation comprend donc les éléments à la charge de la commune.

BUDGÉTISATION DES MOBIPÔLES

	Fonctionnalités cibles	MobiPôle Tilleur		MobiPôle Bonne Fortune		MobiPoint Parking Pasteur		Total
		Priorité	Budgétisation	Priorité	Budgétisation	Priorité	Budgétisation	
	MOBILITÉ							
	Mobilité active (piétons)							
Sur le site	Trottoirs et passages piétons larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat	1	*	1	61.360,00 €	1	55.744,00 €	117.104,00 €
	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif	1	/	1	/	1	/	/
	Cheminement internes présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé	1	*	1	424.800,00 €	1	33.040,00 €	457.840,00 €
	Aménagements « 100% PMR proof » sur le site	1	*	1	*	1	/	/
	Espaces de séjour permettant d'autres fonctions que la circulation	1	*	1	/	2	16.048,00 €	16.048,00 €
Proximité	Signalétique de balisage vers les modes disponibles sur le site et vers les points d'intérêts (POI) aux alentours avec mention de la distance/temps de parcours de marche	1	830,00 €	1	830,00 €	1	830,00 €	2.490,00 €
	Cheminement de rabattement continu et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé (dans un périmètre de 1,5km)	1	726.776,00 €	1	467.040,00 €	1	55.744,00 €	1.249.560,00 €
	Continuité du balisage vers les points d'intérêt (POI) et quartiers avoisinants	1	1.000,00 €	1	1.000,00 €	2	1.000,00 €	3.000,00 €
	Mobilité active (cyclistes)							
Sur le site	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif	1	/	1	/	1	/	/
	Vélos partagés (électriques ou non) station-based	2	**	2	**	2	**	/
	Vélos Cargo électriques partagés station-based	2	**	2	**	2	**	/
	Parking vélo couvert (rampe d'accès si nécessaire)	1	88.000,00 €	1	31.200,00 €	1	3.900,00 €	123.100,00 €
	Parking vélo sécurisé	1	129.625,00 €	1	15.250,00 €	3	38.125,00 €	183.000,00 €
	Drop off zone pour vélos en free-floating	2	45,00 €	2	45,00 €	2	45,00 €	135,00 €
	Réparation vélo : self-service	1	1.650,00 €	1	1.650,00 €	1	1.650,00 €	4.950,00 €
	Itinéraires cyclables larges et sécurisés sur le site et pour l'accès immédiat	1	*	1	50.000,00 €	1	/	50.000,00 €
Proximité	Signalisation et balisage vers les POI aux alentours	1	830,00 €	1	830,00 €	1	830,00 €	2.490,00 €
	Cheminement de rabattement continu et présentant un niveau de confort, de sécurité et efficacité renforcé dans un périmètre de 5km (conforme aux recommandations en vigueur dans la Sécuritéthèque)	1	143.700,00 €	1	74.900,00 €	2	202.700,00 €	421.300,00 €
	Continuité du balisage vers les activités et quartiers avoisinants	1	1.000,00 €	1	1.000,00 €	2	1.000,00 €	3.000,00 €
	Mobilité collective							
Sur le site	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif	1	/	1	/	3	/	/
	Arrêts bien couverts (météo) de qualité, spacieux, agréables et sécurisés	1	*	1	*	3	55.000,00 €	55.000,00 €
	Arrêts en avancée de trottoir pour permettre la circulation des piétons	2	*	2	*	3	/	/
	Abris avec sièges et éclairage nocturne	1	*	1	*	3	2.800,00 €	2.800,00 €
	Information réseau et horaire en temps réel (écran digital)	1	*	1	*	/	/	/
	Information réseau et horaire physique (plans lignes, réseau, quartier, services...)	1	*	1	*	3	1.000,00 €	1.000,00 €
Proximité	Vente de titres de transport : distributeur	2	*	2	*	/	/	/
	TP en site propre et prioritaire (bande bus, priorité aux feux, ...)	2	*	2	303.560,00 €	/	/	303.560,00 €
	Mobilité partagée (et transfert véhicule individuel motorisé vers d'autres modes)							
Sur le site	Proximité entre modes pour un transfert court et intuitif	1	/	1	/	/	/	/
	Drop-off zone pour scooters partagées	2	45,00 €	2	45,00 €	1	45,00 €	135,00 €
	Drop-off zone pour trottinettes partagées	2	45,00 €	2	45,00 €	1	45,00 €	135,00 €
	Voitures partagées station based	2	13.250,00 €	2	13.250,00 €	2	13.250,00 €	39.750,00 €
	Utilitaires partagés station based	/	***	/	***	3	***	/
	Station de recharge électrique rapide de voiture	3	18.000,00 €	3	26.000,00 €	3	12.000,00 €	56.000,00 €
	Zone dépose minute-minute (kiss&ride) incluant des places d'attente de courte durée d'usagers du transport public, de co-voiturage ou de transport à la demande	3	45,00 €	3	45,00 €	/	45,00 €	135,00 €
	Arrêt pour Taxis	3	15,00 €	3	15,00 €	3	15,00 €	45,00 €
	Parking de covoiturage	2	*	2	*	/	/	/
	P+R (parking + transport public)	3	*	3	*	/	308.000,00 €	308.000,00 €
Proximité	Limitation de vitesse à proximité (20 à 30km/h)	1	33.250,00 €	1	13.000,00 €	1	6.000,00 €	52.250,00 €
	Balisage depuis les axes routiers aux alentours	1	2.000,00 €	1	2.000,00 €	1	2.000,00 €	6.000,00 €
	CONVIVIALITÉ DU SITE							

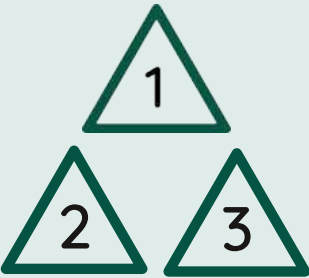
Espace public							
Sur le site	Aménagements adaptés aux spécificités du quartier	1	*	1	/	1	/
	Intégration de plantations (arbres, plantes, fleurs...)	2	*	2	1500,00€/pce	2	33.000,00 €
	Bancs (plusieurs types d'assises)	1	*	1	1500,00€/pce	3	3.000,00 €
	Éclairage intelligent : sécurisant et valorisant pour les lieux	1	*	1	1000,00€/pce	1	6.000,00 €
	Lieux pour s'abriter (pluie, vent, soleil, ...) en plus de l'abri TP éventuel	2	5.910,00 €	2	5.910,00 €	2	17.730,00 €
	Abris favorisant la biodiversité	2	500,00 €	2	500,00 €	2	1.500,00 €
	Installation d'une source d'énergie durable pour l'alimentation électrique (éventuellement autonome) du site (arrêt bus, abri vélo, éclairage, bornes de recharge, ...)	1	5.600,00 €	1	5.600,00 €	1	16.800,00 €
	Zone de détente (banc)	1	*	1	3.000,00 €	3	6.000,00 €
	Espace pique-nique public	2	2.500,00 €	2	2.500,00 €	3	7.500,00 €
	Poubelles	1	600,00 €	1	600,00 €	1	1.800,00 €
	Fontaine à eau	2	900,00 €	2	900,00 €	1	2.700,00 €
	Installation sanitaire publique(h/f/x/PMR)	2	8.500,00 €	2	8.500,00 €	2	25.500,00 €
	Horloge	1	2.000,00 €	1	2.000,00 €		6.000,00 €
	Wifi gratuit	2	500,00€/an	2	500,00€/an	2	1.500,00 €
	Multiplicité des usages des espaces publics (événements, marchés...)	2	/	2	/	2	/
Proximité	Promouvoir la densification et la mixité autour des nœuds tout en intégrant contraintes et nuisances	2	/	2	/	2	/
Services et logistique							
	Hub logistique (de proximité)	3	/	3	/	3	/
	Commerces de proximité (petite restauration, café, terrasse, supérette, librairie, pharmacie, titres-services, pressing, ...)	3	/	3	/	/	/
	Marchés (produits locaux, artisanaux, ...)	3	/	3	/	/	/
	Prises (recharge GSM, tablette, ...)	2	/	2	/	3	/
	Crèche, accueil petite-enfance	3	/	3	/	/	/
	Boîte aux lettres	1	1.500,00 €	1	1.500,00 €	3	4.500,00 €
	Casiers pour colis (éventuellement intégrés aux gares ou abris)	2	9.000,00 €	2	9.000,00 €	2	27.000,00 €
Culture et loisirs							
Sur le site	Informations locales, culturelles, pédagogiques et touristiques	2	800,00 €	2	800,00 €	3	2.400,00 €
	Espace permettant d'accueillir des activités citoyennes, temporaires ou non, participant à l'intégration dans le quartier (café communautaire, lieux éphémères, potager collectif, street art, boîtes à livres...)	2	/	2	/	3	/
	Infrastructures de loisirs (jeux pour enfants, skate-park, street workout, instruments de musiques en libre-service, ...)	2	54.000,00 €	2	54.000,00 €	3	162.000,00 €
Branding							
Sur le site	Point d'ancrage (totem)	1	1.000,00 €	1	1.000,00 €	1	3.000,00 €
	Écrans d'information	2	5.000,00 €	2	5.000,00 €	2	15.000,00 €
	Plan du quartier	1	1.000,00 €	1	1.000,00 €	1	3.000,00 €
	QR code infos	1	/	1	/	1	/
Total			1.259.416,00 €		1.594.175,00 €	955.166,00 €	

*Aménagements financés dans le cadre des aménagements du Tram, du Busway ou du P+R Bonne Fortune

**Proposition de location vélo longue durée par la commune

***L'opérateur d'auto-partage peut proposer ce type de véhicule

S'ASSURER QUE LES MOBIPÔLES RÉPONDENT AUX FONCTIONNALITÉS CIBLES CORRESPONDANT À LEUR TYPOLOGIE DE MOBIPÔLE

LIEUX CONCERNÉS MOBIPÔLE DE TILLEUR MOBIPÔLE DE BONNE FORTUNE MOBIPOINT PASTEUR	PRIORITÉ 	TEMPORALITÉ 	BUDGET  > 250.000€
ACTEURS COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	FINANCEMENT COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES 3B-1 3D-1 5A-1

FICHE-ACTION 6B-2

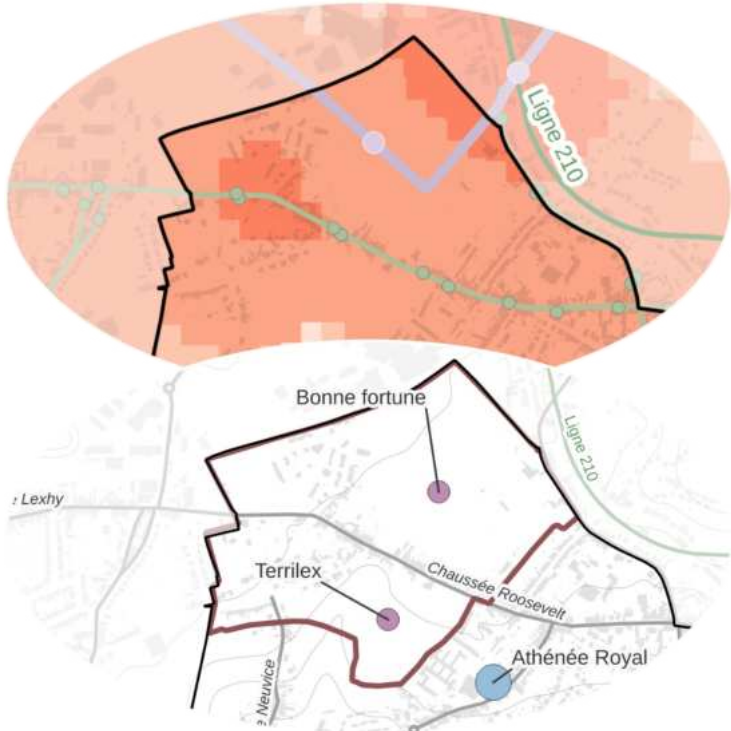
S'APPUYER SUR L'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN AINSI QUE L'ACCESSIBILITÉ DES FONCTIONS ET ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS COMME OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION

L'ACCESSIBILITÉ, UN OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION DANS LES BESOINS DE MOBILITÉ

Les besoins de mobilité sont inhérents à nos pratiques sociales. S'assurer que les citoyens aient tous une capacité de mobilité est important. Afin d'intégrer à cette réflexion le report modal, poussé par les changements climatiques, l'intégration de l'accessibilité des transports en commun et l'accessibilité des fonctions et équipements structurants dans la planification paraît essentielle.

Aujourd'hui, l'accessibilité n'est pas prise en compte afin de dimensionner les besoins en terme de mobilité. Tant dans la conception de stationnement voiture, de stationnement vélo ou de capacité des transports en commun, elle n'apparaît pas dans les paramètres pris en compte lors de l'élaboration de stratégie. Or, l'accessibilité joue un rôle majeur dans les possibilités de déplacements des citoyens, notamment dans le choix du mode de transport réalisé. Pour enclencher le report modal, travailler avec l'accessibilité aux transports en commun, aux fonctions et aux équipements structurants a pour objectif d'influencer le dimensionnement des besoins réels

Afin d'intégrer ces paramètres à la conception, ils peuvent être inscrits comme outil d'aide à la décision. Cela a pour incidence d'amener une réflexion sur les besoins de stationnement, tant dans les projets publics que privés, afin d'éviter de sur- ou sous-dimensionner les besoins. La carte reprise à la page 201 permet de visualiser l'accessibilité projetée des lieux aux fonctions et équipements essentiels. Dans les zones les mieux cotées, les besoins en mobilité individuelle (voiture) sont moindres, ce qui indique que le besoins en stationnement le sont aussi. La fiche-action 5C-1 reprend des tableaux en lien avec les besoins de stationnement liés à la fonction de la destination (domicile, école, travail, commerce).



La budgétisation ci-contre reprend l'élaboration et la mise en place d'un document pour appliquer les valeurs des tableaux (5C-1) au territoire de Saint-Nicolas en fonction de la cote d'accessibilité de la carte page 201.

Fiche-action 6B2			
Mise en place d'un outil d'aide à la décision	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Signalétique de la localisation des poches de stationnement			
Elaboration d'un document de décision	1	5.000,00 €/pce	5.000,00 €
Installation (coût personnel)	10,00 %	63.000,00 €/ETP	6.300,00 €
Coût total d'exploitation			11.300,00 €

S'APPUYER SUR L'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN AINSI QUE L'ACCESSIBILITÉ DES FONCTIONS ET ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS COMME OUTIL D'AIDE À LA DÉCISION

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€ > 50.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS		5C-1



7 | COMMUNICATION



OBJECTIF 7A - INCITER LES CITOYENS À L'UTILISATION DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN



OBJECTIF 7B - ENCOURAGER LES GESTIONNAIRES D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET D'ENTREPRISES IMPORTANTES À MENER UNE RÉFLEXION CONCERNANT LEUR MOBILITÉ



OBJECTIF 7C - METTRE EN PLACE DES PRATIQUES ET DES OUTILS D'ANALYSE PROSPECTIVE DE LA MOBILITÉ

OBJECTIF 7A

INCITER LES CITOYENS À L'UTILISATION DES MODES ACTIFS ET DES TRANSPORTS EN COMMUN

LA COMMUNICATION COMME VECTEUR DU TRANSFERT MODAL

En tant qu'administration, la commune peut développer un rôle catalyseur dans le transfert modal de sa population. En effet, elle détient des canaux de communication extensifs qui permettent de toucher une majorité de la population (site internet, toute-boîte, panneaux d'affichage, etc). De plus, il lui est possible, par son rôle d'ancrage local, d'organiser des événements à la portée de tous les citoyens.

Dès lors, la communication peut prendre des formes diverses et variées, allant d'un événement ponctuel à la mise en place d'un réel service.

L'intérêt principal de la communication autour de la mobilité est d'émettre des comparaisons entre les différents modes de transport (voiture, transports en commun, mobilité douce). Le but étant d'inciter au transfert modal, il est important de mettre en lumière le coût que représente chaque mode de transport pour un ménage.



Les objectifs de la communication

(*) se rapporte à une notion d'effort, de volonté qui pousse à agir.

Source : SPW Mobilité, 2018

ACTION(S) À METTRE EN OEUVRE

7A-1 Créer une application à l'échelle communale qui récompense les utilisateurs utilisant la marche dans leurs déplacements

7A-2 Organiser des formations vélo à destination de tous les citoyens

7A-3 Organiser une semaine de la mobilité

7A-4 Communiquer sur les solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle via les canaux de la commune

7A-5 Communiquer sur les schémas intermodaux



Source : CMX, s.d.

Au-delà de la Commune, d'autres acteurs de la communication peuvent être mobilisés afin de faire **connaître**, de faire **comprendre**, de faire **adhérer** et finalement de faire **changer** de comportement. Il existe notamment des ASBL promouvant l'utilisation du vélo dans les déplacements quotidiens (Gracq) ou d'autres qui défendent les droits des piétons (Tous à pied).

Modes actifs - Temps de parcours en vélo

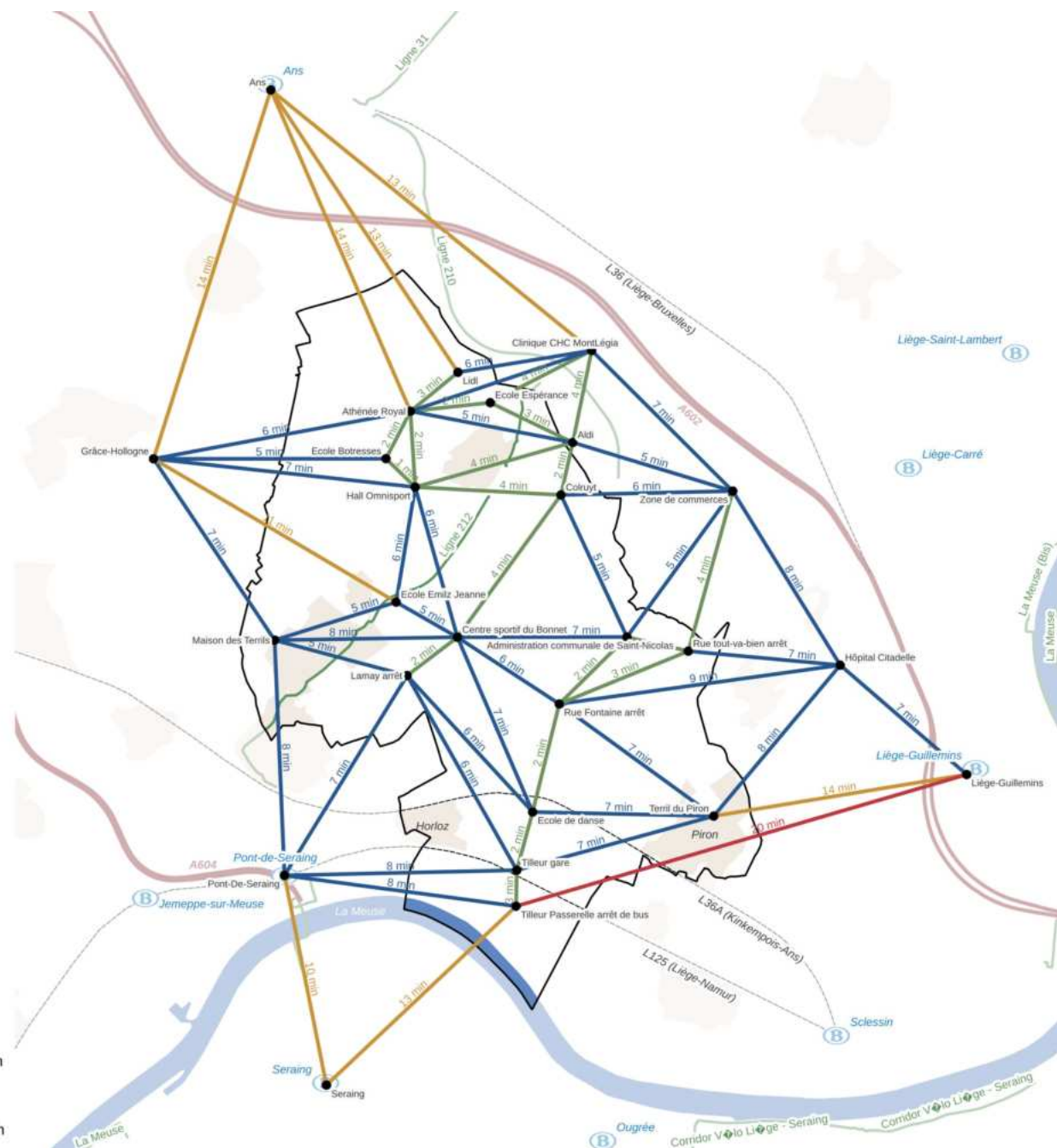
- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- B Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier

● Pôles

Temps de parcours en vélo

- Temps de parcours de moins de 5 min
- Temps de parcours de 5 à 10 min
- Temps de parcours de 10 à 15 min
- Temps de parcours supérieur à 15 min

0 250 500 m



FICHE-ACTION 7A-1

CRÉER UNE APPLICATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE QUI RÉCOMPENSE LES UTILISATEURS UTILISANT LA MARCHÉ DANS LEURS DÉPLACEMENTS

PROMOUVOIR ET RÉCOMPENSER LA MARCHÉ

Nous le savons tous, la marche est sans doute le moyen de transport le plus sain. Elle permet de diminuer les risques cardio-vasculaires, d'améliorer la santé mentale et participe globalement à l'amélioration de l'environnement. Son utilisation pour les déplacements utilitaires est donc à **renforcer** et à **promouvoir** afin de maximiser les **déplacements à pied** sur de courtes distances.

Afin de développer la marche au sein de la commune de Saint-Nicolas, la création d'une application qui récompense les utilisateurs de la marche permet de stimuler les habitants grâce à l'aide d'un retour bénéfique. Il peut être envisagé d'offrir des **chèques** que les utilisateurs de cette application pourraient utiliser dans les **commerces de Saint-Nicolas**.

Cette application peut donc stimuler à la fois la pratique de la marche, mais également de renforcer les commerces de proximité dans les quartiers de la commune.



Source : Commune de Sprimont, s.d.



Source : combienoutemonapp.be, s.d.

Fiche-action 7A1			
Développement d'une application mobile	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Développement par un sous-traitant			
Développement d'une application mobile	1	35.000,00 €/pce	35.000,00 €
Redevance des chèques			
Prix des chèques cadeaux commerçants	1000	10,00 €/pce	10.000,00 €
Coût total de mise en œuvre			45.000,00 €

CRÉER UNE APPLICATION À L'ÉCHELLE COMMUNALE QUI RÉCOMPENSE SES UTILISATEURS
UTILISANT LA MARCHÉ DANS LEURS DÉPLACEMENTS

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€€ 50.000€ - 100.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS COMMERÇANTS	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	/	2A-1 2D-1 3B-2 3B-3 3D-2 4C-1

FICHE-ACTION 7A-2

ORGANISER DES FORMATIONS VÉLO À DESTINATION DE TOUS LES CITOYENS

DÉMYSTIFIER L'APPRENTISSAGE DU VÉLO

L'usage du vélo pour les déplacements utilitaires reste faible en Wallonie. Au regard de la vision FAST et du principe STOP de la Stratégie Régionale de Mobilité, le vélo occupe un rôle majeur dans le transfert modal. Son utilisation est donc à renforcer sur tout le territoire, y compris sur la commune de Saint-Nicolas. Or, nous recensons une grande partie de la population ne sachant pas rouler à vélo. Les femmes restent particulièrement touchées par cette problématique. En effet, au sein des cyclistes, les femmes représentent encore aujourd'hui une minorité.

Afin de promouvoir l'utilisation du vélo, il est important d'organiser des formations vélo à destination des citoyens. Ces formations doivent englober plusieurs thématiques importantes : **apprendre à rouler** avec un vélo, **se déplacer dans la circulation** et avec les autres utilisateurs de l'espace public, comment **entretenir son vélo** mais également les avantages du vélo face aux autres modes de transport.



Source : Pro Vélo, s.d.



DES FORMATIONS EN PARTENARIAT AVEC DES ACTEURS LOCAUX

Des modules de formation sont déjà dispensés par certaines associations promouvant l'utilisation du vélo (Gracq, Pro Vélo). Afin de toucher un public large, il peut être intéressant d'organiser ces formations en coordination avec des mouvements ayant d'autres objectifs (associations féministes par exemple). La Police peut également participer à ce genre d'événement pour conseiller les citoyens sur les bons réflexes à avoir afin d'éviter les vols ou les accidents.

Fiche-action 7A2			
Organisation de formations vélo	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Formation			
Organisation (formateurs, vélos, matériel)	100	35,00 €/pce	3.500,00 €
Mise en place pratique de l'événement (coût personnel)	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total d'exploitation			6.650,00 €

ORGANISER DES FORMATIONS VÉLO À DESTINATION DE TOUS LES CITOYENS

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€ < 50.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS ACTEURS DE LA MOBILITÉ	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	/	2B-1 7A-3 2D-2 7A-4 3B-1 3B-2 3D-2 5C-1

FICHE-ACTION 7A-3

PARTICIPER À LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ

RASSEMBLER ET CRÉER UNE CULTURE DU VÉLO

La semaine de la mobilité est un événement organisé par la Région wallonne tous les ans en septembre. Cet événement, s'étalant sur sept jours, a pour objectif de sensibiliser les citoyens à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs. Il émane de la semaine européenne de la mobilité, campagne de sensibilisation ayant lieu aux mêmes dates.

L'organisation d'un tel événement sur le territoire de la commune de Saint-Nicolas va permettre de rassembler les habitants autour d'un sujet aujourd'hui devenu prépondérant dans les débats.

La tenue de différents événements lors de cette semaine favorise la création d'une culture autour du vélo et alimente les connaissances des citoyens autour de la mobilité. La semaine de la mobilité est souvent accompagnée de concours, de challenge et de jeux permettant de stimuler la participation des citoyens aux événements. Elle peut notamment être combinée avec la tenue de formation vélo, d'aide à la création d'abonnement aux transports en commun pour les personnes âgées...



Source : Ville de Malmedy, s.d.



Source : Wallonie Mobilité, 2024

UN DIMANCHE SANS VOITURE À SAINT-NICOLAS... ET POURQUOI PAS ?

Traditionnellement, la semaine de la mobilité se clôture par un dimanche sans voiture. Ce principe consiste à limiter exclusivement la voirie aux modes actifs, aux transports en commun et à certains véhicules (taxi, véhicules de secours et d'utilité publique).

Cette journée a pour objectif de faire (re)découvrir aux citoyens tous les lieux qui leurs sont accessibles depuis leur domicile grâce à la marche, au vélo et aux transports en commun. L'interdiction de circuler en voiture permet également de changer les habitudes, avec comme objectif d'accélérer le transfert modal vers des mobilités plus durables.

Fiche-action 7A3			
Organisation d'une semaine de la mobilité	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Achat matériel (concours, formation, etc)	1	2.000,00 €/pce	2.000,00 €
Catering	1	500,00 €	500,00 €
Communication de l'événement	1	1.500,00 €	1.500,00 €
Organisation pratique de l'événement (coût personnel)	10,00 %	63.000,00 €/ETP	6.300,00 €
Coût total de mise en œuvre			10.300,00 €

FICHE-ACTION 7A-3

PARTICIPER À LA SEMAINE DE LA MOBILITÉ

TABLEAU DE SYNTHÈSE

LIEUX CONCERNÉS TERRITOIRE COMMUNAL	PRIORITÉ 	TEMPORALITÉ 	BUDGET € < 50.000€
ACTEURS COMMUNE DE SAINT-NICOLAS ACTEURS DE LA MOBILITÉ	FINANCEMENT COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	ESQUISSES CONCERNÉES /	ACTIONS LIÉES 7A-2 7A-4

FICHE-ACTION 7A-4

COMMUNIQUER SUR LES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE VIA LES CANAUX DE LA COMMUNE

FAIRE PRENDRE CONSCIENCE DU COÛT DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Outre le coût environnemental que représente la voiture individuelle, il est important de faire comprendre aux citoyens le coût important qu'elle représente pour leur portefeuille. Ainsi, l'information de la population concernant les solutions alternatives à la voiture doit être renforcée. La Commune dispose d'ores et déjà de canaux de communication vastes et extensifs qui permettent de diffuser des informations aux habitants de Saint-Nicolas, notamment le site internet, les panneaux d'informations dispersés sur le territoire ou bien la possibilité de réaliser un toute-boîte.

Afin de publiciser les avantages des solutions alternatives à la voiture individuelle, il est important de prendre en compte le coût de cette dernière. L'ASBL Febiac a estimé le **coût moyen d'une voiture** en Belgique à 700€/mois, ce qui équivaut à **8400€ pour une année**. Lorsque l'on met ce chiffre en perspective avec le revenu médian d'un ménage à Saint-Nicolas (22.455€), il apparaît que ce montant représente une partie considérable du budget annuel (**37%**). Se tourner vers des solutions alternatives à la voiture permet donc de libérer un montant considérable qui peut être destiné à d'autres nécessités.



Source : La Gazette des communes, 2022

MARCHÉ, VÉLO, TRANSPORT EN COMMUN ET VOITURE PARTAGÉE : AUTANT DE BESOINS QUE DE SOLUTIONS

Il existe aujourd'hui une multitude de solutions alternatives à la voiture qui permettent d'offrir des solutions adaptées aux nécessités des habitants.

La marche est certainement le moyen de déplacement le plus économique et elle reste compétitive sur les courtes distances (<1-2km). Elle est également bénéfique pour la santé physique et réduit le stress. À Saint-Nicolas, son utilisation est à renforcer pour les trajets vers l'école, les commerces ou bien les zones de convivialité (parc, zone de jeux, etc).

Le vélo permet d'augmenter la distance par rapport à la marche, tout en restant un mode de transport très abordable. Son utilisation est compétitive à la voiture pour des distances allant jusqu'à 5/6 kilomètres. Il permet donc d'augmenter les lieux atteignables.

Les transports en commun offrent une multitude d'avantages. Ils sont peu coûteux, demande moins d'effort physique et permettent de rejoindre des lieux plus éloignés du domicile. Leur utilisation est à renforcer, notamment par s'affranchir des fortes déclivités que connaît le territoire de Saint-Nicolas.

Les voitures partagées combinent les avantages de la voiture personnelle, tout en réduisant considérablement les coûts personnels. Le développement de plusieurs stations de voitures partagées sur le territoire communal permet donc de s'affranchir de la voiture personnelle pour les déplacements ne pouvant être réalisés avec les autres moyens de transport susmentionnés.

Fiche-action 7A4			
Communication des solutions alternatives à la voiture individuelle via les canaux de la commune	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Communication			
Coût de conception	8,00 %	63.000,00 €/ETP	5.040,00 €
Impression d'un toute-boîte	10607	0,06 €/pce	636,42 €
Coût de distribution	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total d'exploitation			8.826,42 €

COMMUNIQUER SUR LES SOLUTIONS ALTERNATIVES À LA VOITURE INDIVIDUELLE VIA LES CANAUX DE LA COMMUNE

LIEUX CONCERNÉS <i>TERRITOIRE COMMUNAL</i>	PRIORITÉ 	TEMPORALITÉ 	BUDGET  <i>< 50.000€</i>
ACTEURS <i>COMMUNE DE SAINT-NICOLAS</i>	FINANCEMENT <i>COMMUNE DE SAINT-NICOLAS</i>	ESQUISSES CONCERNÉES <i>/</i>	ACTIONS LIÉES <i>7A-2</i> <i>7A-3</i> <i>7A-5</i>

FICHE-ACTION 7A-5

COMMUNIQUER SUR LES SCHÉMAS INTERMODAUX

À CHAQUE TRAJET SON MODE DE TRANSPORT

Les différents schémas présents dans cette fiche-action reprennent le réseau structurant pour quatre modes de déplacement au sein de la commune de Saint-Nicolas, à savoir : la marche, le vélo, les transports en commun et le réseau routier. Actuellement, Saint-Nicolas rencontre une pression automobile importante, qu'il s'accorde de diminuer. Pour se faire, le développement de la pratique et de l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture personnelle sont à renforcer. Ainsi, il existe un fort **potentiel de communication** sur les **réseaux structurants**, les véritables colonnes vertébrales pour les déplacements au travers territoire communal. Les schémas intermodaux ont pour objectif de faire (re)découvrir aux

habitants et aux utilisateurs de chaque mode de déplacement le réseau préférentiel, c'est-à-dire les **cheminements** qui sont le mieux **adaptés** à leur **mode de déplacement**. Ainsi, chaque réseau est adapté aux déplacements réalisables en fonction du mode de déplacement choisi. Par exemple, le réseau piéton favorise l'utilisation de la marche entre les polarités (place E. Vandervelde, rue Saint-Nicolas, etc) et les zones d'habitat et est constitué de cheminements confortables et sécurisés.

Pour assurer une **diffusion** large des **schémas intermodaux**, la budgétisation ci-dessous est réalisée pour une centaine d'affiches. Ces affiches ont pur vocation d'être placées dans les **arrêts de bus** principaux, les **écoles**, les **administrations communales**, les entrées de **RAVeLs** et toutes autres strcutres ayant un large rayonnement de diffusion.

DES RÉSEAUX STRUCTURANTS AUX IDENTITÉS DIFFÉRENTES

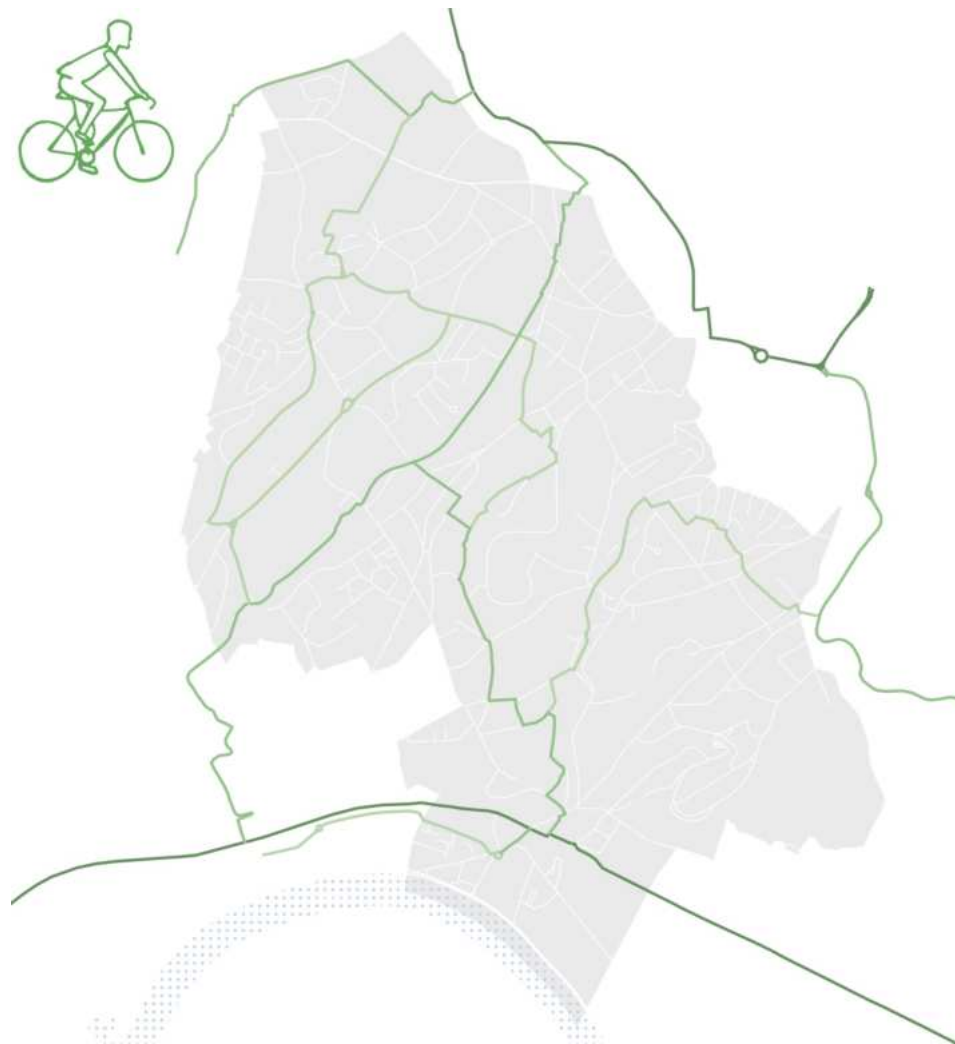
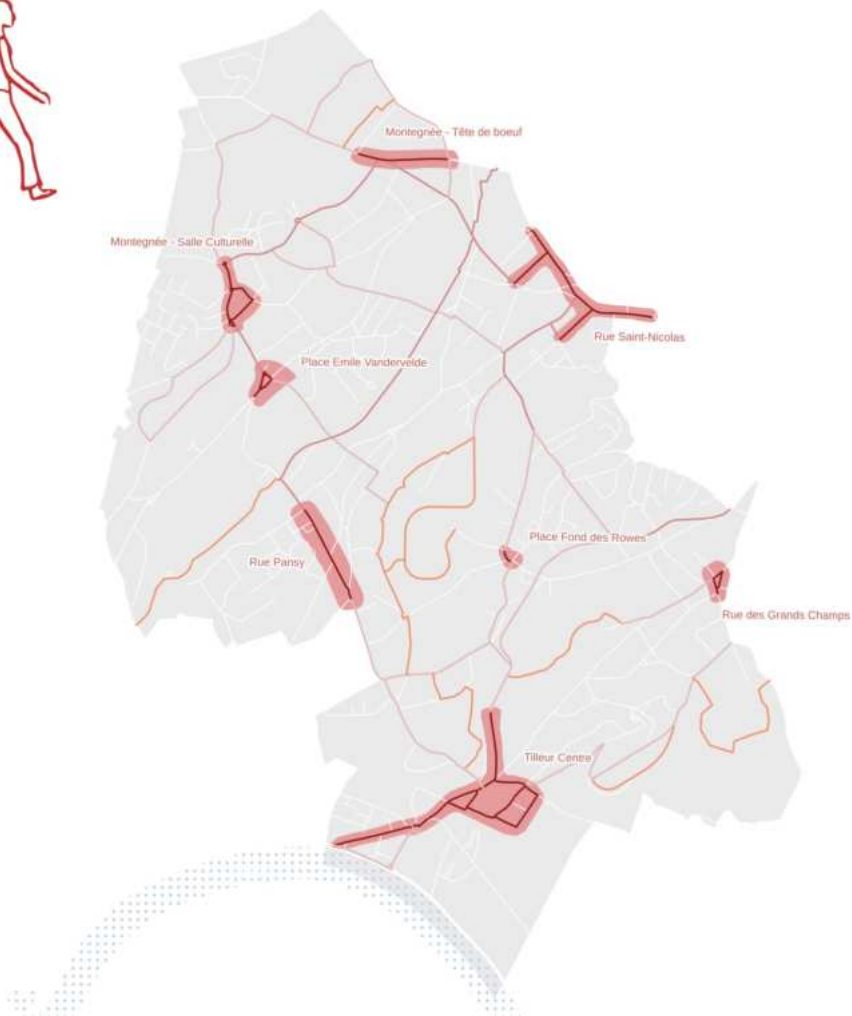
Le réseau **piéton** est construit autour des différentes polarités de la commune. Ce réseau est essentiellement **local** car il a pour objectif de relier les polarités entre elles, mais également de **connecter** les différents **quartiers résidentiels** aux **centralités**. Il offre aux piétons un niveau de confort et de sécurité supérieur.

Le réseau **vélo** englobe des cheminements en voirie (grâce à des pistes cyclables) et des cheminements séparés (notamment les RAVeLs). Son objectif est d'encourager la pratique du vélo au sein du territoire communal pour **connecter** les **pôles** et les quartiers d'**habitat**. Dans une deuxième mesure, il permet également de connecter le réseau cyclable de la commune au réseau cyclable régional. Ainsi, une attention particulière a été donnée aux connections aux axes structurants en dehors de la commune (RAVeL de Meuse, RAVeL 210 MontLégia - Ans). Tout comme le réseau piéton, le réseau vélo assure aux cyclistes un niveau de **confort** et de **sécurité** accru, ce qui favorise le transfert modal des citoyens.

Le réseau structurant pour les **transports en commun** assure aux citoyens et aux utilisateurs une **desserte** optimale vers les **polarités** au sein de la communes et vers les communes périphériques, notamment le centre-ville de Liège et le pôle multimodal de Jemeppe-sur-Meuse. Les axes repris dans ce **réseau** sont **conçus** pour **fluidifier** la **circulation** des transports en commun afin d'**assurer** la **vitesse commerciale**. Les arrêts sont également pensés pour améliorer le confort des utilisateurs. Ces aménagements prennent la forme de bandes réservées aux bus, de priorisation aux carrefours, etc.

Le réseau **routier** structurant diffère des autres réseaux. Son objectif n'est pas tant de développer l'utilisation de la voiture, mais plutôt de **limiter** les **impacts** qu'elle engendre sur le réseau structurant uniquement. La hiérarchisation des voiries a donc comme volonté de catonner le trafic de transit sur quelques axes principaux. Le réseau **assure** une certaine **fluidité**, tout en reliant les différentes polarités de la communes. Il est constitué des voiries régionales et des réseaux primaire et secondaire, tous deux défénis dans ce présent document.

Fiche-action 7A5			
Communication des schémas intermodaux	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Communication			
Impression d'affiche	100	50,00 €/pce	5.000,00 €
Coût de personnalisation	4,00 %	63.000,00 €/ETP	2.520,00 €
Coût d'installation	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total d'exploitation			10.670,00 €





COMMUNIQUER SUR LES SCHÉMAS INTERMODAUX

LIEUX CONCERNÉS TERRITOIRE COMMUNAL	PRIORITÉ 2	TEMPORALITÉ	BUDGET € < 50.000€
ACTEURS COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	FINANCEMENT COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	ESQUISSES CONCERNÉES /	ACTIONS LIÉES 7A-2 7A-3 7A-4

OBJECTIF 7B

ENCOURAGER LES GESTIONNAIRES D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET D'ENTREPRISES IMPORTANTES À MENER UNE RÉFLEXION CONCERNANT LEUR MOBILITÉ

LA COMPRÉHENSION : UN ATOUT MAJEUR DANS LA COMMUNICATION AUTOUR DE LA MOBILITÉ

Mener une réflexion concernant la mobilité permet aux gestionnaires d'équipements publics et d'entreprises importantes de développer des solutions adaptées aux besoins de mobilité des utilisateurs/employés. Par la même occasion, la réalisation d'un Plan de Déplacements (PDS ou PDE) a pour vocation la mise en œuvre de mesures afin de promouvoir une gestion durable des déplacements.

Un intérêt majeur de la communication concernant la mobilité est l'impact financier de celle-ci pour les utilisateurs. En effet, la réalisation de fiches comparatives concernant la fiscalité des différents modes de transport met en lumière les écarts majeurs en termes de coûts qui peuvent exister.

La mise en réseau des différents acteurs de la mobilité à l'échelle locale permet de développer des synergies afin d'élaborer des actions concrètes. Pour développer des actions dont les retombées se font sentir à l'échelle de la commune, il est vital de former et de créer un réseau d'acteurs autour de la mobilité.

ACTION(S) À METTRE EN OEUVRE

7B-1 Inciter les écoles à réaliser des Plans de Déplacements Scolaires (PDS)

7B-2 Inciter les entreprises à réaliser des Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE)

7B-3 Développer un réseau de Mobility Managers



Pôles générateurs - Participation citoyenne

- Limite communale
- Meuse
- Réseau ferroviaire
- B Gare ferroviaire
- RAVeL
- Réseau autoroutier
- Réseau routier principal
- Courbe de niveau (10m)
- Terrils
- Bâti cadastral
- + MontLégia

Pôles générateurs au sein de la commune

- B Pôle repris par 1 groupe
- B Pôle repris par 6 groupes

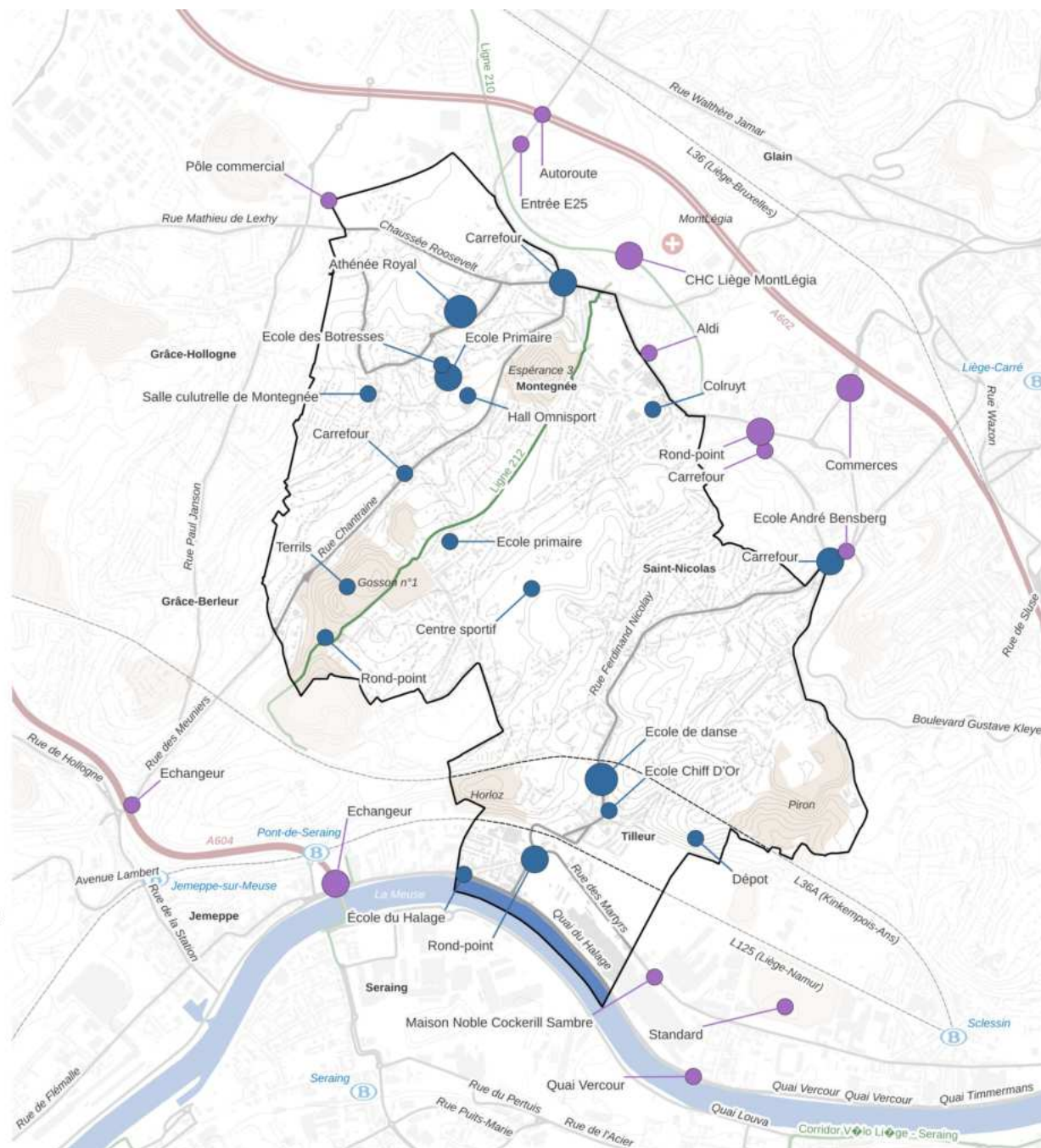
Pôles générateurs en dehors de la commune

- B Pôle repris par 1 groupe
- B Pôle repris par 6 groupes



0 250 500 m

© PLURIS 2023
Source : Participation citoyenne, 2023
Fond de plan : Cadastre 2021 - OSM 2020



FICHE-ACTION 7B-1

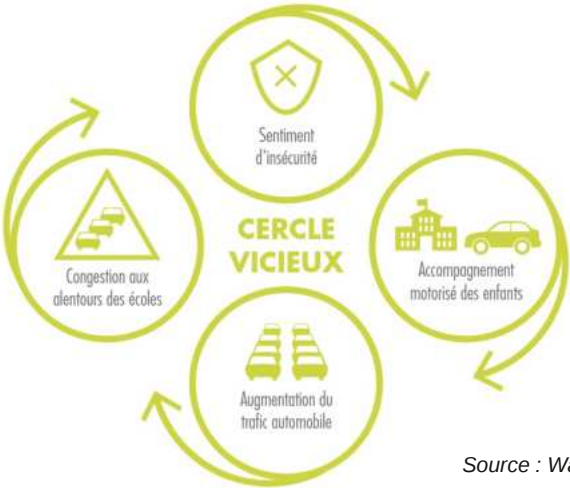
INCITER LES ÉCOLES À RÉALISER DES PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES (PDS)

RÉALISER UN PLAN DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES POUR SOLUTIONNER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AUX ABORDS DES ÉCOLES

Les Plans de Déplacements Scolaires (PDS) sont des outils développés par la Région wallonne à destination des écoles souhaitant améliorer la sécurité, l'environnement et la qualité de vie lors des déplacements domicile-école. Ces plans, outre leurs objectifs d'amélioration de l'infrastructure, ont pour objectif principal la sensibilisation et la communication envers les élèves/parents d'élèves des effets de leur mode de déplacements (pollution, danger, santé).

La grande majorité des enfants se rend aujourd'hui en voiture à l'école. Or, la distance qui sépare le domicile des enfants et l'école est souvent courte, particulièrement pour les élèves du fondamental. De plus, l'augmentation du nombre de voiture aux abords des écoles engendre inévitablement une dégradation de la sécurité routière.

La réalisation d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS) a pour objectif d'évaluer la situation actuelle de mobilité d'une école. De plus, ce plan permet d'établir des actions afin d'améliorer la sécurité routière aux abords de l'école, d'accentuer le transfert modal et de rendre la mobilité scolaire plus durable. La mise en œuvre de ces actions est également suivie afin d'évaluer les bénéfices perçus.



Source : Wallonie Mobilité, 2019



Fiche-action 7B1			
Incitation à la réalisation de Plans de Déplacements Scolaires (PDS)	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Communication			
Réalisation d'un Plan de Déplacements Scolaires (PDS)	11	13.000,00 €/pce	143.000,00 €
Incitation auprès des écoles (coût personnel)	10,00 %	63.000,00 €/ETP	6.300,00 €
Coût total de mise en œuvre			149.300,00 €

INCITER LES ÉCOLES À RÉALISER DES PLANS DE DÉPLACEMENTS SCOLAIRES (PDS)

LIEUX CONCERNÉS	PRIORITÉ	TEMPORALITÉ	BUDGET
TERRITOIRE COMMUNAL			€€€ 100.000€ - 250.000€
ACTEURS	FINANCEMENT	ESQUISSES CONCERNÉES	ACTIONS LIÉES
COMMUNE DE SAINT-NICOLAS DIRECTION DES ÉCOLES	COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	/	/

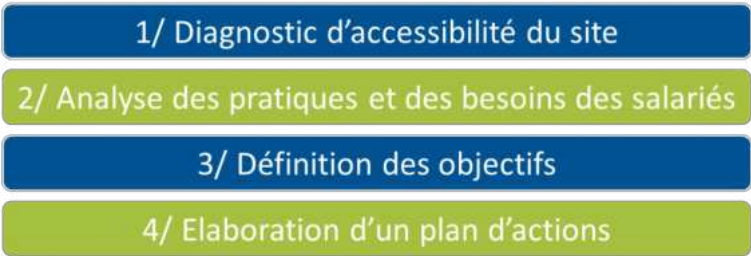
FICHE-ACTION 7B-2

INCITER LES ENTREPRISES À RÉALISER DES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES (PDE)

UN OUTIL GLOBAL POUR ENCLANCHER LE TRANSFERT MODAL AU SEIN DES ENTREPRISES

Les Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) sont des outils mis en place par la Région wallonne et dont l'interlocuteur-coordonateur est la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises (CM - UWE). Ils s'adressent soit à une entreprise (PDE), soit à une zone d'activité économique (PMZA). Les administrations publiques peuvent également réaliser un PDE.

Leurs rôles sont multiples. Un **diagnostic** permet de comprendre les dynamiques de mobilité propres à l'entreprise (ou au PAE) et de l'accessibilité du site, à savoir le nombre de déplacements journaliers, les modes de transport utilisés ou bien les emplacements de stationnement réellement sollicités. Le PDE se base essentiellement sur les déplacements domicile-travail du personnel. Par ailleurs, il établit également un **plan action** visant à améliorer la mobilité de l'entreprise, tout en accélérant le transfert modal et en promouvant une gestion durable. La mise en œuvre est sujette à une **évaluation** et à un **suivi**.



Source : ajBD, 2024



Source : ajBD, 2024

La réalisation d'un PDE permet de compléter les données déjà récoltées lors des enquêtes triennales obligatoires pour les entreprises de plus de 100 employés. Grâce à celui-ci, les entreprises peuvent s'équiper d'un outil stratégique doté d'actions, de leur mise en œuvre et d'un monitoring inscrit au travers de mesures de suivi.

Fiche-action 7B2			
Incitation à la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE)	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Communication			
Incitation auprès d'entreprises (coût personnel)	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total de mise en œuvre			3.150,00 €

INCITER LES ENTREPRISES À RÉALISER DES PLANS DE DÉPLACEMENTS D'ENTREPRISES (PDE)

LIEUX CONCERNÉS TERRITOIRE COMMUNAL	PRIORITÉ 2	TEMPORALITÉ 	BUDGET € < 50.000€
ACTEURS COMMUNE DE SAINT-NICOLAS ENTREPRISES	FINANCEMENT COMMUNE DE SAINT-NICOLAS	ESQUISSES CONCERNÉES /	ACTIONS LIÉES /

FICHE-ACTION 7B-3

PARTICIPER AU RÉSEAU DE MOBILITY MANAGERS

UN RÉSEAU DE DIFFUSION DES BONNES PRATIQUES DE MOBILITÉ

Créer un réseau de Mobility Managers est essentiel pour améliorer les conditions de mobilité des entreprises. Ce réseau permet de **mettre en relation** les **Mobility Managers** des différentes entreprises présentes sur le territoire de Saint-Nicolas.

La **formation de Mobility Managers** est dispensée par la Région wallonne, en coordination avec la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises. Elle est ouverte aux responsables de la gestion de la mobilité au sein des entreprises ou toute personnes en lien direct avec celle-ci.

Ce réseau est constitué de participants formés, dont la coordination permet de faire évoluer la mobilité quotidienne du personnel (trajets domicile-travail), le télétravail, les voyages d'affaires ou le stationnement. Il se base sur l'**échange des bonnes pratiques**, la **mutualisation d'actions** servant au bien commun et à la création d'un ensemble fort pour **sensibiliser** et **convaincre** les décideurs au sein des entreprises.



Source : Cellule Mobilité de l'UWE, s.d.



Fiche-action 7B3			
Développer un réseau de Mobility Managers	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Réunion de communication			
Incitation auprès d'entreprises (coût personnel)	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total de mise en œuvre			3.150,00 €

PARTICIPER AU RÉSEAU DE MOBILITY MANAGERS

LIEUX CONCERNÉS <i>TERRITOIRE COMMUNAL</i>	PRIORITÉ 	TEMPORALITÉ 	BUDGET  <i>< 50.000€</i>
ACTEURS <i>COMMUNE DE SAINT-NICOLAS</i> <i>ENTREPRISES</i>	FINANCEMENT <i>COMMUNE DE SAINT-NICOLAS</i>	ESQUISSES CONCERNÉES <i>/</i>	ACTIONS LIÉES <i>/</i>

OBJECTIF 7C

METTRE EN PLACE DES PRATIQUES ET DES OUTILS D'ANALYSE PROSPECTIVE DE LA MOBILITÉ

ÉVALUATION ET MONITORING DE L'AVANCÉE DES ACTIONS

Afin d'évaluer l'état d'avancement des actions à mettre en œuvre proposées par le PCM, il est vital de compléter et d'alimenter de manière régulière la liste d'indicateurs de suivi qui permet à la Commune de quantifier les avancées et de réaliser un monitoring complet. Cette liste d'indicateurs de suivi se situe dans le diagnostic du PCM.

Ces outils d'analyse assurent une vision prospective dans des temporalités déterminées. Ainsi, les indicateurs de suivi quantifient les avancées et le monitoring détermine le niveau atteint des ambitions prédéfinies dans le PCM.

ACTION(S) À METTRE EN OEUVRE

7C-1 Compléter continuellement la liste d'indicateurs de suivi et monitorer les actions mises en œuvre proposées par le PCM

FICHE-ACTION 7C-1

COMPLÉTER CONTINUUELLEMENT LA LISTE D'INDICATEURS DE SUIVI ET MONITORER LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE PROPOSÉES PAR LE PCM

INTÉGRER DES INDICATEURS TRANSVERSAUX POUR QUANTIFIER LA PROGRESSION

Les indicateurs de suivi permettent à la Commune de **quantifier** la progression de la **mise en œuvre** des actions préconisées par le PCM. Ils ont un intérêt tout particulier dans la temporalité afin de mesurer les avancées, toutes thématiques confondues. Une liste d'indicateurs est présente dans le diagnostic de ce présent document (cf. Chapitre 15. Indicateurs de suivi).

Cette **liste d'indicateurs de suivi** doit ainsi être **complétée** de manière régulière afin d'intégrer des paramètres pertinents en fonction de la situation locale ou bien pour intégrer de nouvelles ambitions fixées par la Commune. Ce sont ces paramètres qui vont permettre de réaliser le monitoring des actions.



Source : TolaData, 2021



ÉVALUATION DES ACTIONS RÉALISÉES

La liste des indicateurs de suivi mentionnée précédemment permet de réaliser le monitoring des actions mises en œuvre proposées par le PCM.

Le but de ces **monitoring** annuels est d'**évaluer** l'influence des **actions** menées pendant l'année sur la mobilité au sein de la commune de Saint-Nicolas. Le monitoring compile des données notamment sur la répartition modale, le nombre de kilomètres de rénovation d'infrastructure routière réalisée, la création de pistes cyclables...



Source : France Stratégie, 2020

PLUSIEURS SCÉNARIOS DE RÉALISATION

La mise en place d'indicateurs de suivi complémentaires ainsi que la réalisation du monitoring peuvent être réalisés selon deux scénarios.

Un premier scénario consiste en la réalisation et l'évaluation des indicateurs de suivi par un bureau d'études. Cette étape se réalise une fois, ce qui assure à la Commune une base solide pour la rédaction des monitorings annuels. Les coûts sont donc plus élevés la première année, mais ils sont moindres pour les années suivantes. En effet, ce système permet de diminuer le temps consacré par le service d'administration en charge du monitoring annuel.

Le second consiste en la mise en œuvre exclusive des indicateurs de suivi et du monitoring par l'administration communale. Ce scénario représente un coût annuel plus important dû à la nécessité de fournir un travail plus conséquent.

SCÉNARIO 1 : RÉALISATION COMBINÉE PAR UN BUREAU D'ÉTUDE ET DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE

Fiche-action 7C1			
Compléter continuellement une liste d'indicateurs de suivi et monitorer les actions mises en œuvre proposées par le PCM	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Établir et compléter les indicateurs de suivi			
Mise en place de la stratégie de monitoring du PCM	1	12.000,00 €/pce	12.000,00 €
Synthétisation des données (coût personnel)	5,00 %	63.000,00 €/ETP	3.150,00 €
Coût total de mise en œuvre			15.150,00 €

SCÉNARIO 2 : RÉALISATION EXCLUSIVE PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE

Fiche-action 7C1 bis			
Compléter continuellement une liste d'indicateurs de suivi et monitorer les actions mises en œuvre proposées par le PCM	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Établir et compléter les indicateurs de suivi			
Mise en place de la stratégie de monitoring du PCM et synthétisation des données (coût personnel)	10,00 %	63.000,00 €/ETP	6.300,00 €
Coût total de mise en œuvre			6.300,00 €

FICHE-ACTION 7C-1

TABLEAU DE SYNTHÈSE

COMPLÉTER CONTINUUELLEMENT LA LISTE D'INDICATEURS DE SUIVI ET MONITORER LES ACTIONS MISES EN ŒUVRE PROPOSÉES PAR LE PCM

LIEUX CONCERNÉS <i>TERRITOIRE COMMUNAL</i>	PRIORITÉ 	TEMPORALITÉ 	BUDGET € < 50.000€
ACTEURS <i>COMMUNE DE SAINT-NICOLAS</i>	FINANCEMENT <i>COMMUNE DE SAINT-NICOLAS</i>	ESQUISSES CONCERNÉES /	ACTIONS LIÉES /



8 | PROJETS D'INFRASTRUCTURE

- 1 - Quartier Chaussée Roosevelt - Tête de Boeuf**
- 2 - Place Emile Vandervelde**
- 3 - Montegnée - Salle Culturelle**
- 4 - Quartiers rues Pansy - Pavé du Gosson - André Renard - Homvent**
- 5 - Place Fond des Rows**
- 6 - Tilleur - Quartier du centre**
- 7 - Quartier Tout va Bien**
- 8 - Parking Saint-Nicolas**

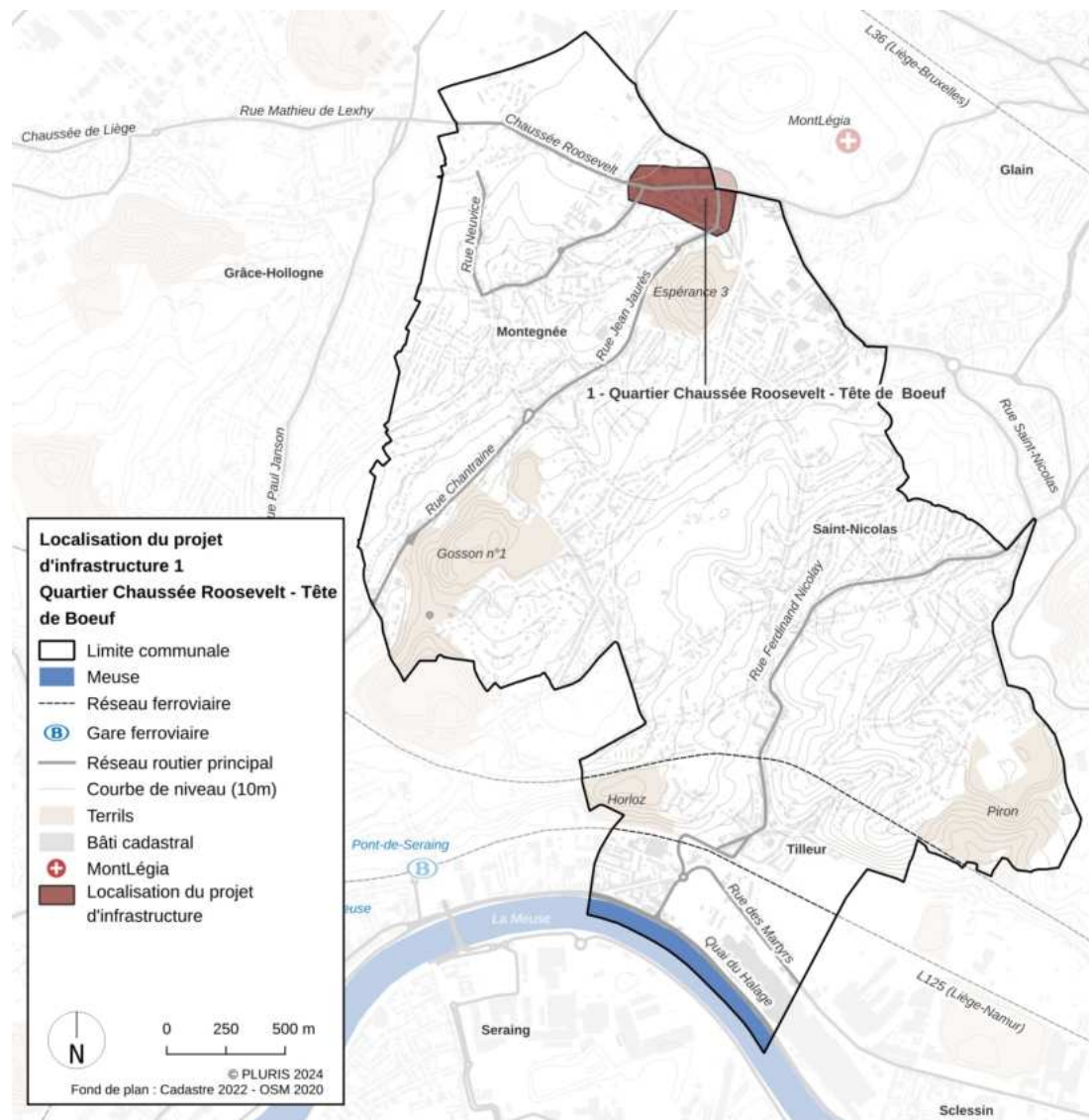
1 - QUARTIER CHAUSSÉE ROOSEVELT - TÊTE DE BOEUF

1.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

Le quartier Chaussée Roosevelt - Tête de Boeuf est un **quartier en pleine mutation**. En effet, deux projets immobiliers majeurs (environ 1.000 logements supplémentaires développés sur le terrain "Bonne Fortune" et "Terrilex"), l'aménagement d'une nouvelle route régionale permettant de relier la Chaussée Roosevelt et la Rue Branche Planchard via le développement du projet "Bonne Fortune" et l'intégration d'une ligne busway permettant de relier la gare d'Ans à Chênée via le centre-ville de Liège, de nouveau via le terrain "Bonne Fortune", vont profondément modifier le contexte de mobilité de la zone.

Or, d'ores et déjà aujourd'hui, la **congestion routière est importante dans le quartier**, notamment au niveau du carrefour appelé "Tête de Boeuf" établissant le croisement entre la Rue Branche Planchard, la Chaussée de Gaulle, la Rue de l'Espérance et la Chaussée Churchill.

Ce projet d'infrastructure propose un **plan de circulation permettant de réduire la congestion routière au sein du quartier et de ce noeud majeur en particulier**.



1.2 PHOTOS D'AMBIANCE



Source : Pluris, 2023



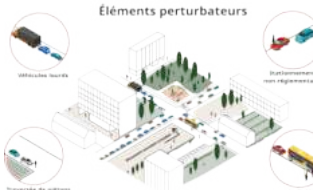
Début de gêne



Circulation dense



Risque de congestion



Éléments perturbateurs

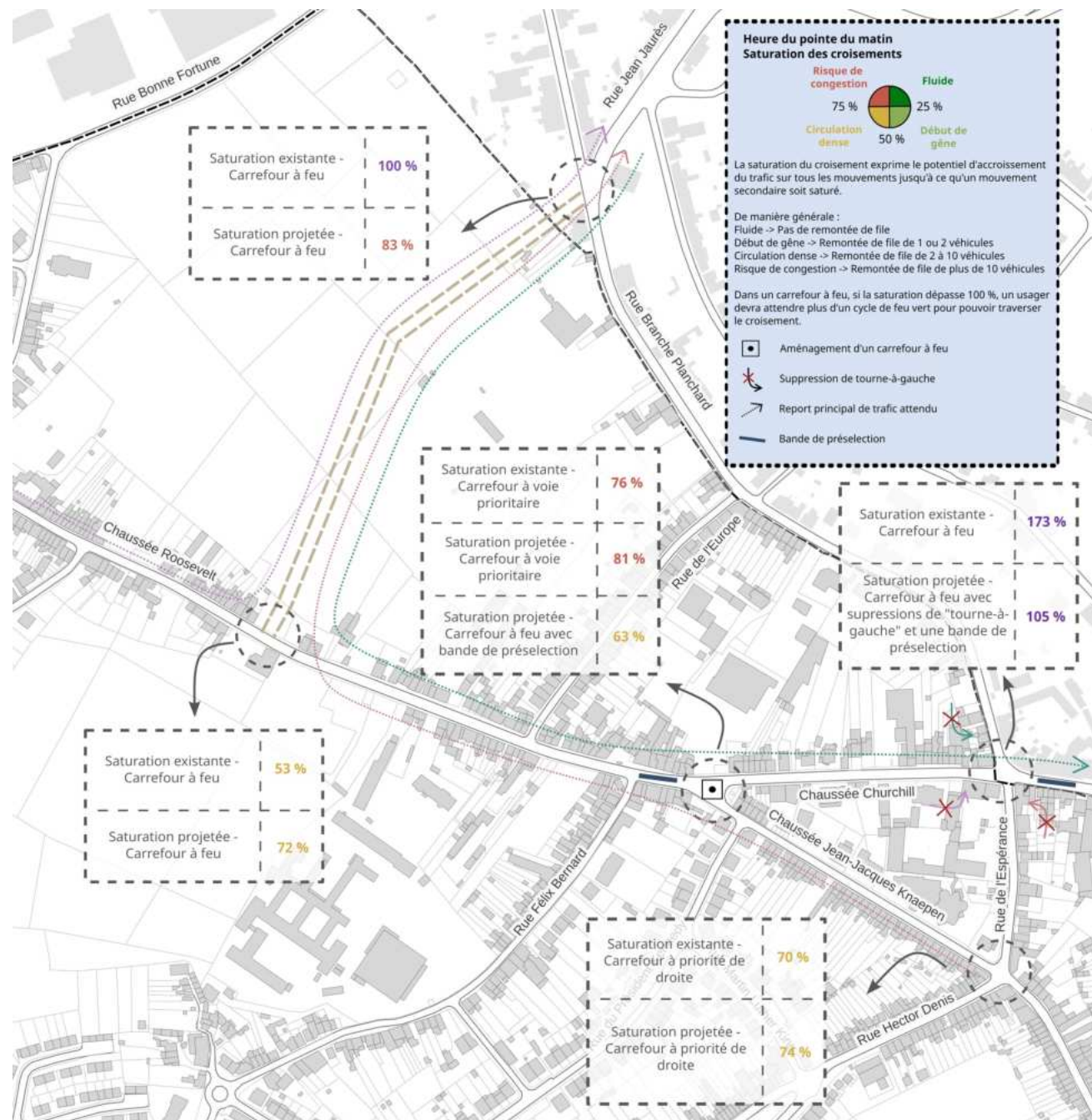
Projet d'infrastructure - Quartier Roosevelt et Tête de Boeuf

- Limite communale
- Bâti cadastral
- Parcellaire cadastral
- Bord de voirie
- Nouvelle voirie de liaison via le projet Bonne Fortune



0 50 100 m

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



1.4 ESQUISSES D'AMÉNAGEMENT

CROISEMENT CHAUSSÉE CHURCHILL - KNAEPEN



CROISEMENT "TÊTE DE BOEUF"



1.5 BUDGÉTISATION

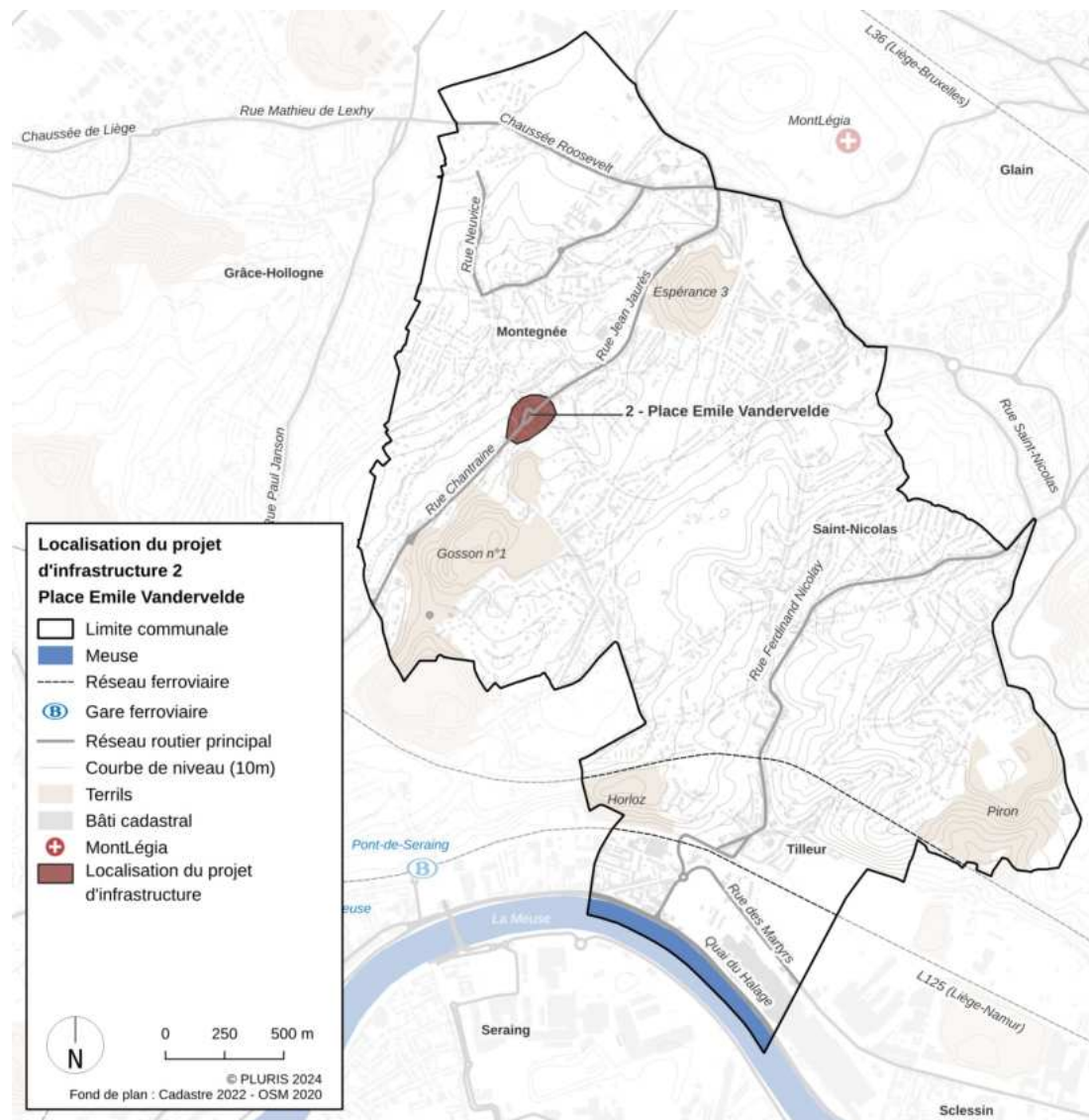
Projet d'infrastructure 1 – Quartier Chaussée Roosevelt - Tête de Bœuf			
	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Croisement « Tête de Bœuf »			
Panneaux de signalisation d'interdiction de « tourne-à-gauche »	3	500,00 €/pce	1.500,00 €
Panneaux de signalisation de direction	3	500,00 €/pce	1.500,00 €
Marquage de la bande de pré-sélection	15	36,00 €/mct	540,00 €
Réfection et élargissement des trottoirs	90	262,00 €/m²	23.580,00 €
Intégration de sas vélos	4	70,00 €/pce	280,00 €
Intégration de stationnement vélo non couvert	10	150,00 €/pce	1.500,00 €
Croisement Knaepen – Churchill – Roosevelt			
Aménagement du carrefour à feu	1	50.000,00 €/pce	50.000,00 €
Marquage de la bande de pré-sélection	15	36,00 €/mct	540,00 €
Intégration de sas vélos	3	70,00 €/pce	210,00 €
Intégration de stationnement vélo non couvert	12	150,00 €/pce	1.800,00 €
Coût total de la mise en œuvre			81.450,00 €

2 - PLACE EMILE VANDERVELDE

2.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

La place Emile Vandervelde est un **espace public important du quartier de Montegnée**, qui aujourd'hui est **occupé par du stationnement pour des véhicules motorisés**. Offrant **peu de qualité de vie au niveau de l'espace rue**, elle joue néanmoins un rôle primordial en matière de stationnement pour les commerces ainsi que pour les riverains. En effet, de manière générale, les 28 emplacements sont occupés à environ 75 %, dont une dizaine pour de la rotation rapide. Notons que 20 emplacements supplémentaires sont également disponibles autour de la place portant le total d'emplacements accessibles à 48 emplacements.

De plus, **cette place joue le rôle d'îlot central pour un giratoire** connectant des rues structurantes du réseau routier de Saint-Nicolas : Rue Chantaine, Rue Fays, Rue François Cloes et Rue Xhavée. Cette configuration ne permet cependant pas aux commerces situés au nord-ouest de la place de jouir de l'espace public étant donné que la voirie sectionne le passage entre la place et ces commerces.



Source : Pluris, 2024

2.2 SITUATION AU SEIN DU SCHÉMA INTERMODAL

Croisement multimodal majeur

Considéré comme quartier apaisé pour les piétons avec un axe structurant au niveau de la Rue Fays et la Rue Xhavée

Liaison cyclable de desserte locale sur l'axe Rue Chantraine - Rue François Cloes

Liaisons TEC au niveau de chaque voirie à l'exception de la Rue Chantraine

Réseau routier au niveau de chaque voirie avec un axe principal au niveau Rue Chantraine - Rue François Cloes

Schéma intermodal - Zoom au niveau du projet d'infrastructure 2 - Place Emile Vandervelde

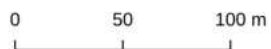
-  Limite communale
-  Terrils

Réseau intermodal

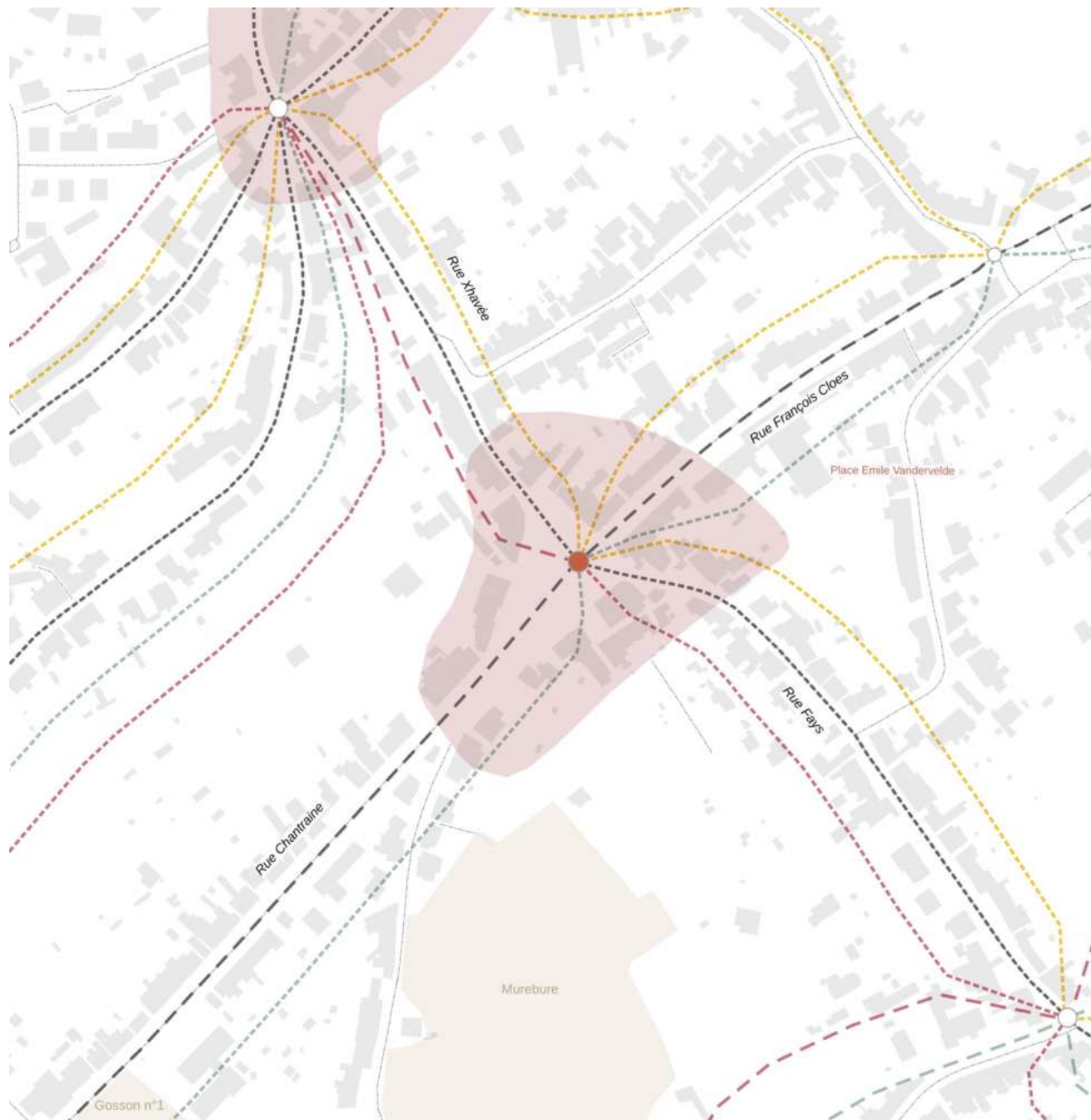
-  Piéton - Quartier apaisé
-  Piéton - Réseau primaire
-  Piéton - Réseau secondaire
-  Cyclable - Liaisons cyclable fonctionnelle supra-locale
-  Cyclable - Liaisons cyclable de desserte locale
-  TEC - Urbain / Interurbain
-  Routier - Réseau communal principal
-  Routier - Réseau communal secondaire

Point intermodal / multimodal

-  Croisement multimodal majeur
-  Croisement multimodal



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



2.3 ESQUISSE GÉNÉRALE

SCÉNARIO 1

Réaménagement de la place avec un espace de convivialité végétalisé et intégration d'un giratoire avec îlot central décalé de la place permettant de connecter de manière optimale le réseau routier

Aménagement de la connexion Rue Xhavée - Rue Chantraine en espace partagé permettant une liaison sécurisée avec la place et la disposition de stationnement. 4 stationnements à durée limitée sont intégrés

Aménagement d'un trottoir cyclo-piéton partagé permettant une connexion sécurisée depuis la Rue Chantraine à la Rue François Cloes

Un total de 33 emplacements pour véhicules motorisés sont dorénavant disponibles

Projet d'infrastructure - Place Émile Vandervelde

-  Voirie
-  Trottoir
-  Schlamage
-  Espace partagé
-  Piste cyclo-piétonne unidirectionnelle
-  Sens de circulation
-  Stationnement (29)
-  Stationnement 30 minutes (4)
-  Box vélo (10)
-  Stationnement vélo avec auvent (20)
-  Place
-  Bande cyclable suggérée
-  Mobilier urbain
-  Plantation arbustive de moyenne/basse canopée



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



SCÉNARIO 2

Réaménagement de la place avec un espace de convivialité végétalisé et intégration d'un carrefour à feu priorisant l'axe Chantaine - François Cloes

Aménagement de la connexion Rue Xhavée - Rue Chantaine en espace partagé permettant une liaison sécurisée avec la place et la disposition de stationnement. 4 stationnements à durée limitée sont intégrés

Aménagement d'un trottoir cyclo-piéton partagé permettant une connexion sécurisée depuis la Rue Chantaine à la Rue François Cloes

Un total de 47 emplacements pour véhicules motorisés sont dorénavant disponibles

Projet d'infrastructure - Place Émile Vandervelde

-  Voirie
-  Trottoir
-  Schlamage
-  Espace partagé
-  Piste cyclo-piétonne unidirectionnelle
-  Sens de circulation
-  Stationnement (43)
-  Stationnement 30 minutes (4)
-  Box vélo (10)
-  Stationnement vélo avec auvent (20)
-  Place
-  Bande cyclable suggérée
-  Mobilier urbain
-  Plantation arbustre de moyenne/basse canopée



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - QSM 2020



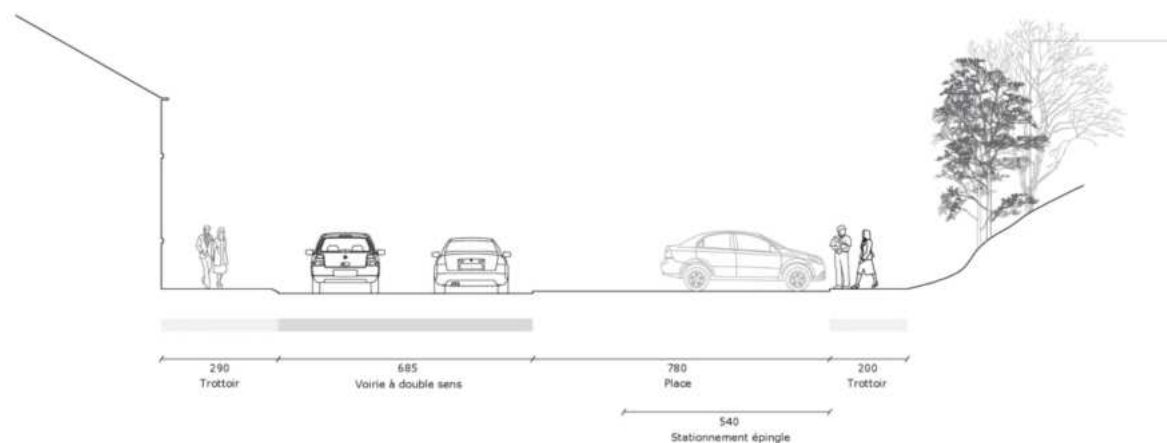
2.4 COMPARAISON DES SCÉNARIOS

Comparaison des scénarios											
	Vision Fast 2030 (principe STOP)	Respect du schéma intermodal	Piéton / PMR	Cycliste	Transports en commun	Trafic	Stationnement	Intégration urbaine	Nuisances	Lisibilité	Score total de comparaison
Scénario 1	+	~	+	+	+	++	-	+	~	+	+7
Scénario 2	+	+	++	++	-	+	~	-	~	+	+6

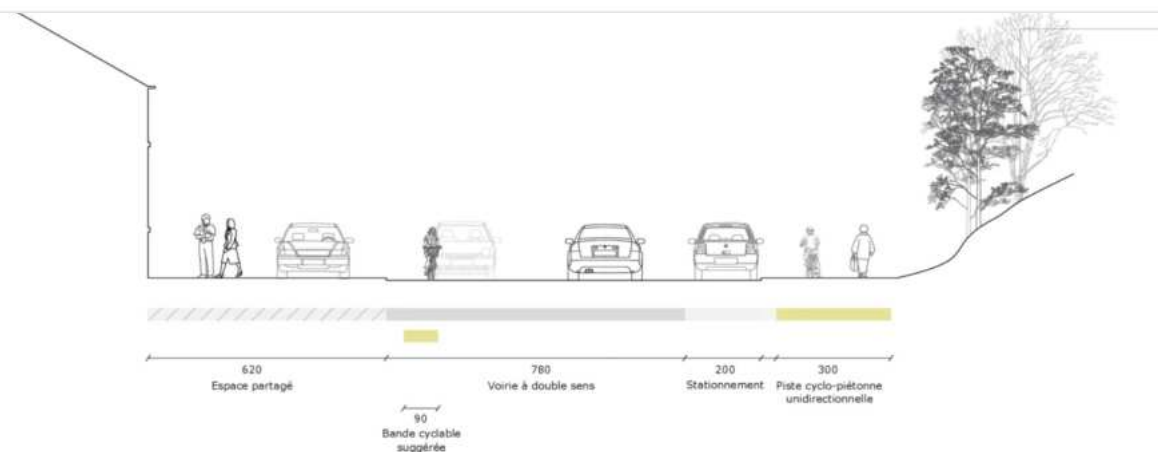
2.5 COUPES DE VOIRIES

COUPE A-A'

SITUATION EXISTANTE



SITUATION PROJETÉE



2.6 EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

SÉCURISATION VIA SCHLAMAGE
ET PLATEAU



TROTTOIR PARTAGÉ



PLACE VÉGÉTALISÉE



2.7 BUDGÉTISATION

Projet d'infrastructure 2 – Place Emile Vandervelde			
Scénario 1	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements de la place			
Aménagement d'un espace partagé en pavés de pierre	1500	315,00 €/m²	472.500,00 €
Aménagement de l'espace public minéralisé	1650	210,00 €/m²	346.500,00 €
Végétalisation de l'espace public (zone basse plantation)	200	80,00 €/m²	16.000,00 €
Végétalisation de l'espace public (arbre sur tige)	50	800,00 €/pce	40.000,00 €
Mobilier urbain (bancs et table)	6	1.750,00 €/pce	10.500,00 €
Stationnement vélo (arceaux avec auvent)	20	1.040,00 €/pce	20.800,00 €
Stationnement vélo (box sécurisé)	10	1.525,00 €/pce	15.250,00 €
Aménagements cyclo-piétons			
Réfection du trottoir en piste cyclo-piétonne unidirectionnelle	435	175,00 €/m²	76.125,00 €
Aménagement d'une bande cyclable suggérée	75	52,00 €/m²	3.900,00 €
Aménagement voirie			
Sécurisation du croisement par schlagage	1800	52,00 €/m²	93.600,00 €
Aménagement du giratoire	1	350.000,00 €/pce	350.000,00 €
Coût total de la mise en œuvre			1.445.175,00 €

Projet d'infrastructure 2 – Place Emile Vandervelde			
Scénario 2	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements de la place			
Aménagement d'un espace partagé en pavés de pierre	1500	315,00 €/m²	472.500,00 €
Aménagement de l'espace public minéralisé	2300	210,00 €/m²	483.000,00 €
Végétalisation de l'espace public (zone basse plantation)	350	80,00 €/m²	28.000,00 €
Végétalisation de l'espace public (arbre sur tige)	70	800,00 €/pce	56.000,00 €
Mobilier urbain (bancs et table)	9	1.750,00 €/pce	15.750,00 €
Stationnement vélo (arceaux avec auvent)	20	1.040,00 €/pce	20.800,00 €
Stationnement vélo (box sécurisé)	10	1.525,00 €/pce	15.250,00 €
Aménagements cyclo-piétons			
Réfection du trottoir en piste cyclo-piétonne unidirectionnelle	435	175,00 €/m²	76.125,00 €
Aménagement d'une bande cyclable suggérée	75	52,00 €/m²	3.900,00 €
Aménagement voirie			
Sécurisation du croisement par schlamage	2150	52,00 €/m²	111.800,00 €
Aménagement d'un carrefour à feu	1	50.000,00 €/pce	50.000,00 €
Coût total de la mise en œuvre			1.333.125,00 €

3 - MONTEGNÉE - SALLE CULTURELLE

3.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

La zone Montgnée - Salle culturelle est composée de l'ensemble du quartier situé autour de la salle culturelle de Montgnée et de la Place du Perron, s'étendant du complexe scolaire Saint Lambert au croisement Rue du Beffroi - Rue Voie des Vaux - Rue Xhavée.

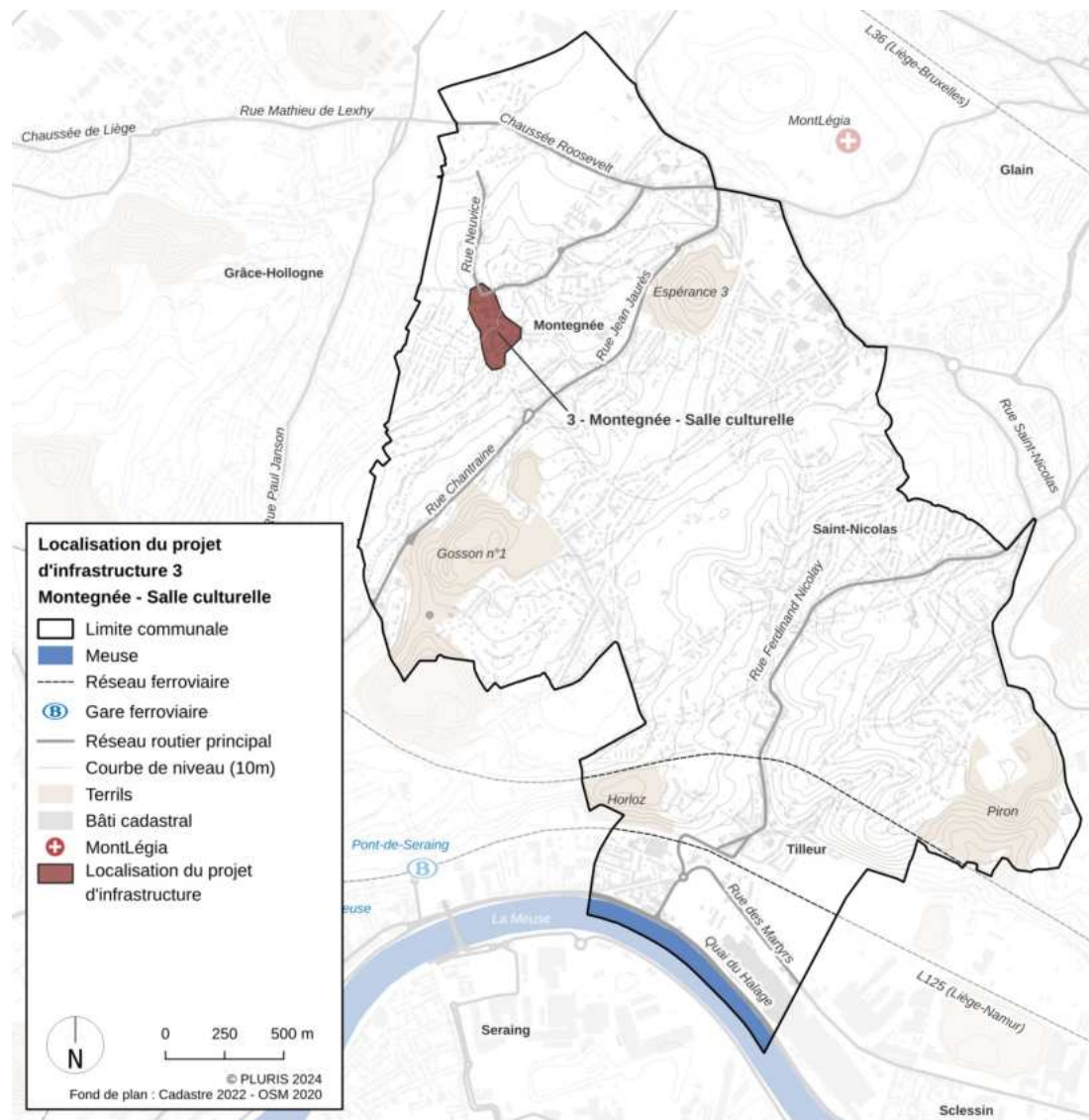
De par ses nombreuses fonctions, **ce quartier est aujourd'hui très animé et joue un rôle central dans l'armature urbaine de Montegnée**. Néanmoins, **plusieurs problématiques de mobilité** sont identifiables :

- Au niveau du complexe scolaire Saint Lambert, on peut noter une certaine **insécurité liée au croisement hasardeux Rue Mavis - Rue Neuvice - Rue Thierbise - Rue du Beffroi**. En effet, le trafic au niveau de ces voiries n'est pas anodin et les traversées peuvent être hasardeuses, notamment aux heures de dépose-reprise des élèves.

- Au niveau de la salle culturelle, la **zone de stationnement est importante**, mais représente une zone imperméabilisée importante et un secteur potentiellement insécurisé.

- L'ensemble Place du Perron - Rue du Beffroi - Rue Jean-Matthieu Julin représente une **combinaison de voiries étroites, mais pourtant fortement emprunté par un nombre important d'usagers**. Leur sécurisation représente également un enjeu majeur.

- Finalement, le **croisement Rue du Beffroi - Rue Voie des Vaux - Rue Xhavée** est un croisement aménagé sous la forme d'un giratoire dont l'îlot central est occupé par du stationnement et avec un nombre important de sous-branches au niveau des entrée/sortie tantôt "priorité de droite" ou tantôt en "cédez le passage". Cette **lecture complexe de cet espace est accidentogène, peu fluide et engendre une qualité de l'espace rue totalement détériorée.**



3.2 PHOTOS D'AMBIANCE



Source : Pluris, 2024

3.3 SITUATION AU SEIN DU SCHÉMA INTERMODAL

Présence de deux croisements multimodaux

Considéré comme quartier apaisé pour les piétons

Liaison cyclable de desserte locale au niveau de l'axe Rue Voie des Vaux - Rue du Beffroi - Rue Thierbise

Lignes TEC au niveau des voiries du croisement multimodal Rue du Beffroi - Rue Voie des Vaux - Rue Xhavée

Réseau routier secondaire au niveau de toutes les voiries du croisement multimodal Rue du Beffroi - Rue Voie des Vaux - Rue Xhavée et au niveau de l'axe Rue du Beffroi - Rue Neuvice

Schéma intermodal - Zoom au niveau du projet d'infrastructure 3 - Montegnée - Salle culturelle

□ Limite communale

Réseau intermodal

■ Piéton - Quartier apaisé

— Piéton - Réseau primaire

--- Piéton - Réseau secondaire

--- Cyclable - Liaisons cyclable de desserte locale

--- TEC - Urbain / Interurbain

--- Routier - Réseau communal principal

--- Routier - Réseau communal secondaire

Point intermodal / multimodal

○ Croisement multimodal



0 50 100 m

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



3.4 ESQUISSE GÉNÉRALE

Aménagement d'un giratoire au niveau du croisement Rue du Beffroi - Rue Voie des Vaux - Rue Xhavée avec sécurisation des amorces via un schlamage et réorganisation de la poche de stationnement

Intégration de stationnement dépose minute lors de la période de dépose-reprise scolaire

Aménagement d'une zone cyclable (avec SUL) au niveau de l'axe Rue Voie des Vaux - Rue du Beffroi - rue Thierbise

Réorganisation de la poche de stationnement de la salle culturelle avec une végétalisation et une maximisation de la capacité de stationnement

Restructuration totale du croisement Rue du Beffroi - Rue Voie des Vaux - Rue Xhavée avec la suppression du giratoire pour aménager un nouvel espace public et l'intégration de 4 carrefours "en T" amenant une lecture plus aisée des espaces de circulation

Aménagement d'un espace partagé Place du Perron

Projet d'infrastructure - Montegnée salle culturelle

	Voirie		Stationnement vélo avec auvent (20)
	Trottoir		Stationnement vélo sans auvent (32)
	Schlamage		Zone cyclable
	Espace partagé		Zone cyclable SUL
	Sens de circulation		Traversée cyclo-piétonne sécurisée
	Stationnement (131)		Mobilier urbain
	Stationnement dépose minute (7)		Plantation arbustre de moyenne/basse canopée
	Stationnement PMR (2)		



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



3.5 EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

POCHE DE STATIONNEMENT
VÉGÉTALISÉE



ESPACE PARTAGÉ



GIRATOIRE FRANCHISSABLE



ZONE CYCLABLE

3.6 BUDGÉTISATION

Projet d'infrastructure 3 – Montegnée - Salle culturelle			
	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements du parking Nord			
Végétalisation de l'espace public (arbre sur tige)	5	800,00 €/pce	4.000,00 €
Aménagement de 11 emplacements paysager	11	5.500,00 €/pce	60.500,00 €
Stationnement vélo (arceaux)	5	100,00 €/pce	500,00 €
Aménagements du parking Rue du Beffroi			
Végétalisation de l'espace public (zone basse plantation)	55	80,00 €/m²	4.400,00 €
Aménagement de 5 emplacements paysager	5	5.500,00 €/m²	27.500,00 €
Aménagement du parking de la Salle culturelle			
Végétalisation de l'espace public (zone basse plantation)	130	80,00 €/m²	10.400,00 €
Aménagement de 66 emplacements paysager	59	5.500,00 €/pce	324.500,00 €
Stationnement vélo (arceaux avec auvent)	20	1.040,00 €/empl	20.800,00 €
Stationnement vélo (arceaux)	20	150,00 €/empl	3.000,00 €
Aménagement du croisement Rue du Potay – Rue du Beffroi – Rue Xhavée			
Aménagement d'un espace partagé	100	315,00 €/m²	31.500,00 €
Aménagement de 5 emplacements paysager	5	100,00 €/pce	500,00 €
Végétalisation de l'espace public (zone basse plantation)	30	80,00 €/m²	2.400,00 €
Stationnement vélo (arceaux)	6	150,00 €/empl	900,00 €
Aménagements cyclo-piétons			
Marquage de la zone cyclable	5	350,00 €/pce	1.750,00 €
Panneau de la zone cyclable	4	500,00 €/pce	2.000,00 €
Aménagement voirie			
Sécurisation des croisements par schlamage	490	52,00 €/m²	25.480,00 €
Aménagement d'un giratoire franchissable	1	20.000,00 €/pce	20.000,00 €
Aménagement d'un espace partagé (Place du Perron)	950	315,00 €/m²	299.250,00 €
Marquage au sol du stationnement Rue du Beffroi	23	15,00 €/m²	345,00 €
Coût total de la mise en œuvre			860.380,00 €

4 - QUARTIER PANSY-GOSSON-RENARD-HOMVENT

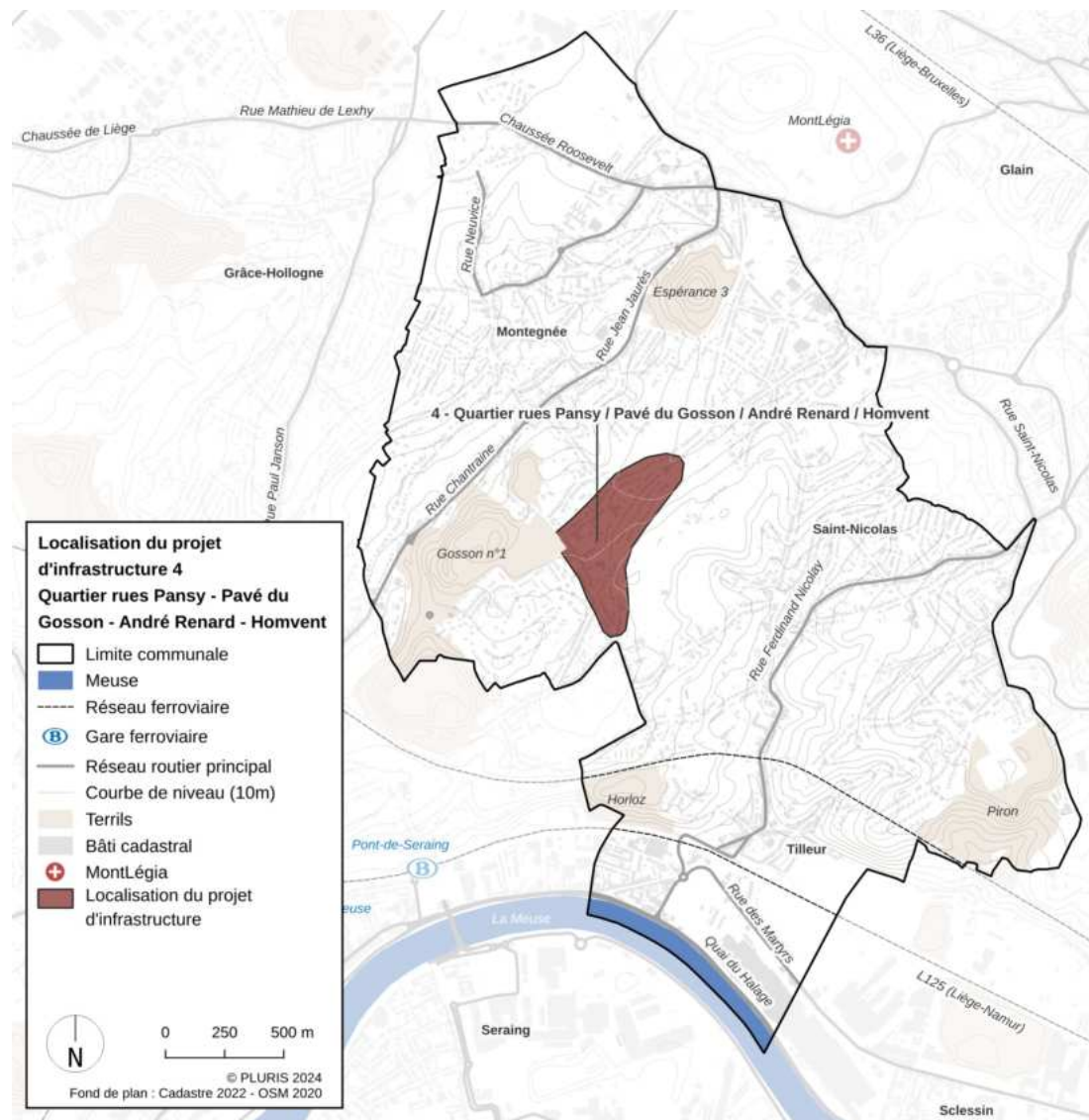
4.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

L'ensemble composé des rues Pansy, Pavé du Gosson, André Renard et Homvent est un **quartier avec des dynamiques et des réalités différentes**.

En effet, la **Rue Pansy possède de nombreuses fonctions commerciales et de services** avec, dès lors, une pression importante en matière de stationnement. De plus, elle est caractérisée par un domaine public plutôt étroit où le croisement de véhicule peut être hasardeux. D'ailleurs le nombre de véhicules empruntant cette voirie est souvent élevé au vu de la capacité de cet axe de connecter Tilleur à Montegnée.

La **Rue Pavé du Gosson est une rue où l'on retrouve une seule fonction, mais d'importance : l'école communale Emile Jeanne**. Cette fonction draine un **trafic particulièrement important**, surtout en période de dépose-reprise des élèves. Notons que le domaine public de cette voirie est également très étroit.

Les rues **André Renard et Homvent ont quant à elles une fonction résidentielle**. Cependant, au vu des charges de trafic importantes au niveau des rues Pansy et Pavé du Gosson, du **trafic de fuite est constaté au niveau de ces voiries**. Ce phénomène est d'autant plus important au niveau de la Rue André Renard où le domaine public est conséquent et où le tracé de la voirie est rectiligne. Ces deux caractéristiques intrinsèques du tracé de la route impliquent une **vitesse des usagers souvent jugée trop importante au niveau de cette voirie**. Notons que le trafic de fuite au niveau de la rue Homvent est également problématique au vu de l'étroitesse de la voirie et du stationnement important que l'on y retrouve.



4.2 PHOTOS D'AMBIANCE



Source : Pluris, 2024

4.3 SITUATION AU SEIN DU SCHÉMA INTERMODAL

Rue Pansy considérée comme quartier apaisé pour les piétons et une liaison secondaire au niveau de la venelle entre le RAVeL et le Bonnet

Liaison cyclable fonctionnelle supra-locale via la venelle entre le RAVeL et le Bonnet traversant les rues Homvent, André Renard et Pavé du Gosson

Lignes TEC au niveau de Rue Pansy et Pavé du Gosson

Réseau routier primaire au niveau de la Rue Pansy et Pavé du Gosson et secondaire au niveau de la Rue du Maquis et Rue André Renard

Schéma intermodal - Zoom au niveau du projet d'infrastructure 4 - Quartier Pansy - Gosson - Renard - Homvent

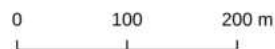
-  Limite communale
-  Bâti cadastral
-  Terrils

Réseau intermodal

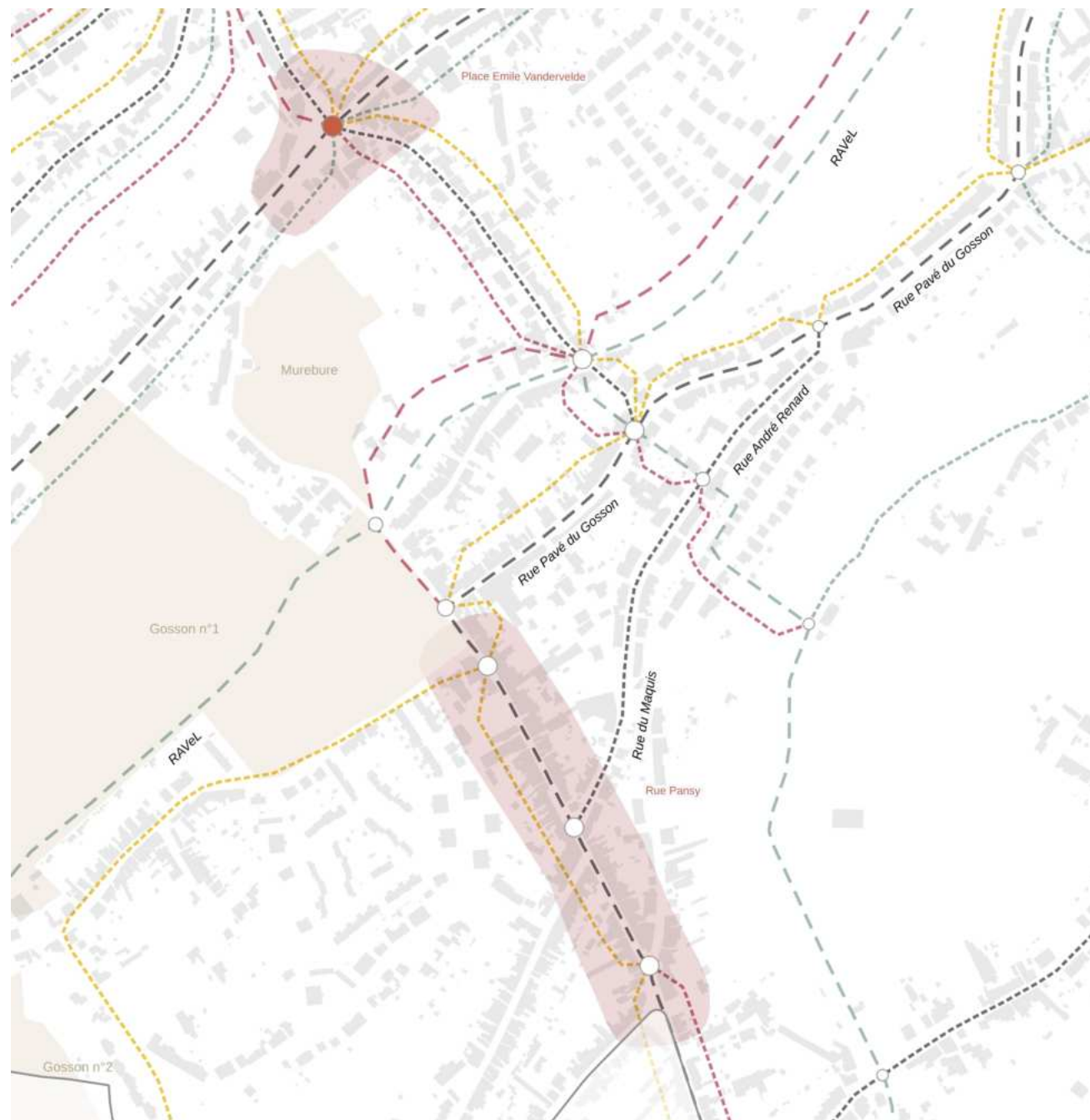
-  Piéton - Quartier apaisé
-  Piéton - Réseau primaire
-  Piéton - Réseau secondaire
-  Cyclable - Liaisons cyclable fonctionnelle supra-locale
-  Cyclable - Liaisons cyclable de desserte locale
-  TEC - Urbain / Interurbain
-  Routier - Réseau communal principal
-  Routier - Réseau communal secondaire

Point intermodal / multimodal

-  Croisement multimodal majeur
-  Croisement multimodal



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



4.4 PLAN DE CIRCULATION

SCÉNARIO 1

Zone 30 km/h généralisée

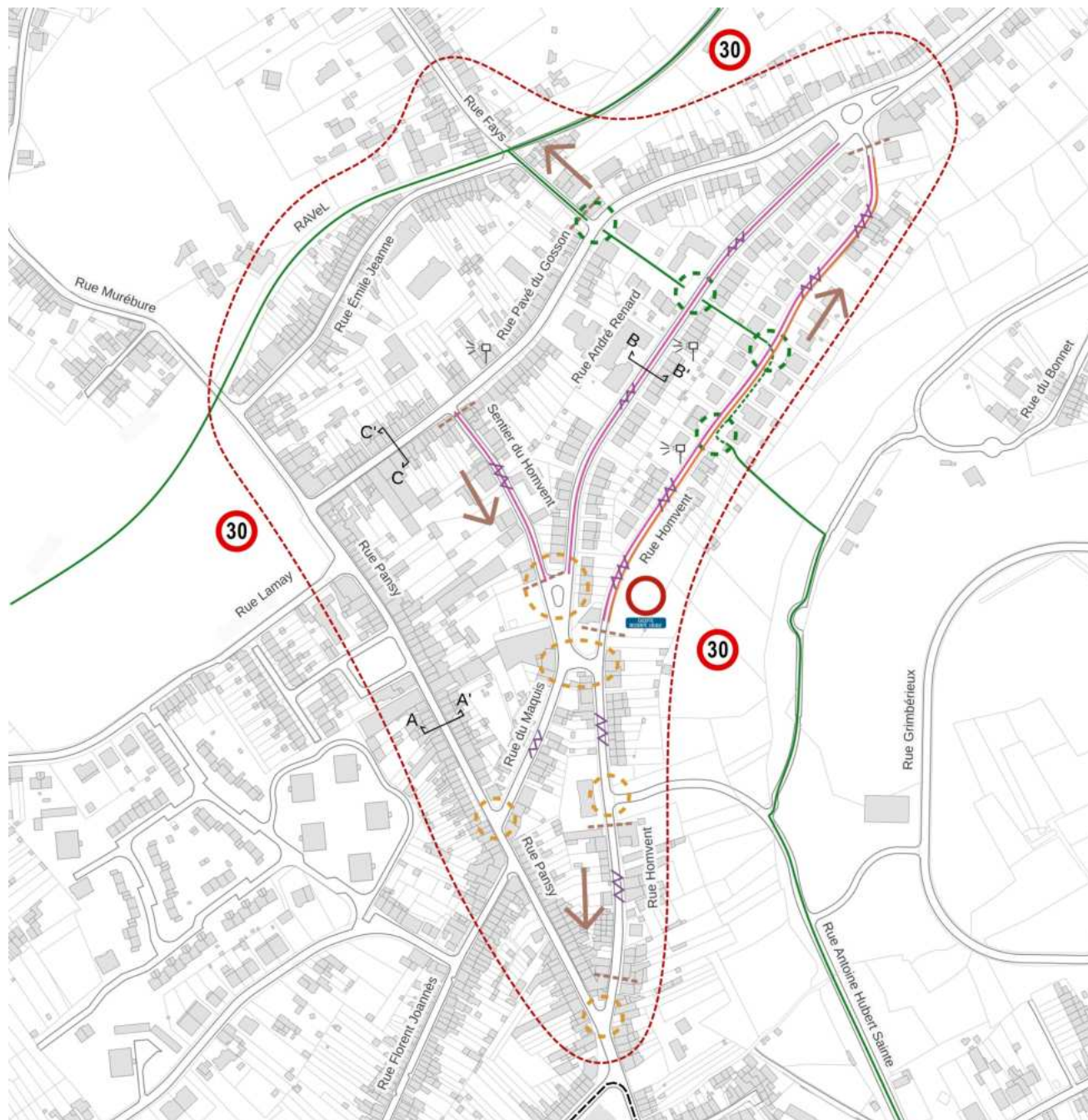
Mise en sens unique de la partie Sud de la rue Homvent

Réaménagement des croisements avec schlagage, plateau et effet de porte et sécurisation de la traversée pour les modes actifs au niveau du réseau cyclable

Stationnement alterné dans la rue André Renard, la partie Nord de la rue Homvent et dans le sentier de Homvent couplé à des dispositifs ralentisseurs et des radars préventifs

Projet d'infrastructure - Quartier Pansy, Gosson, Renard et Homvent

-  Limite communale
 -  Bâti cadastral
 -  Parcellaire cadastral
 -  Bord de voirie
 -  Sens unique
 -  Double sens
 -  Zone limitée à 30 km/h
 -  Réseau cyclable
 -  Sécurisation de la traversée pour les modes actifs
 -  Sécurisation du croisement (schlagage, plateau, effet de porte..)
 -  Stationnement alterné
 -  Dispositif ralentisseur
 -  Radar préventif
 -  Excepté circulation locale
- 0 50 100 m
- © PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



SCÉNARIO 2

Zone 30 km/h généralisée

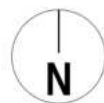
Mise en sens unique de plusieurs voiries afin de créer un "bouclage horlogier"

Réaménagement des rues Pansy, Gosson et Renard (agrandissement des trottoirs, stationnement marqué, etc.) apportant une amélioration significative des cheminements piétons. Ce réaménagement est couplé par du stationnement alterné, des dispositifs ralentisseurs et des radars préventifs

Sécurisation de la traversée pour les modes actifs au niveau du réseau cyclable

Projet d'infrastructure - Quartier Pansy, Gosson, Renard et Homvent

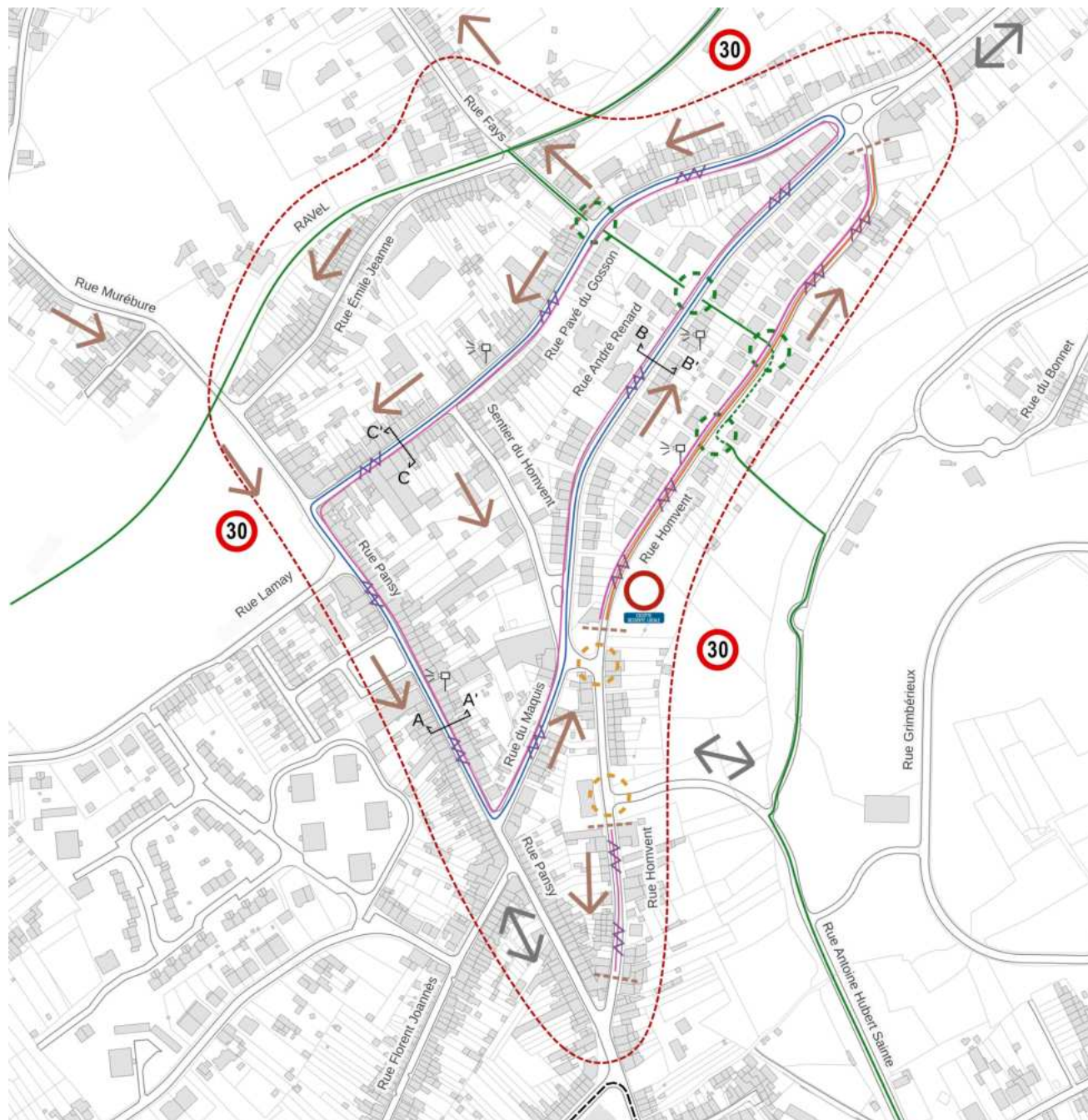
-  Limite communale
-  Bâti cadastral
-  Parcellaire cadastral
-  Bord de voirie
-  Sens unique
-  Double sens
-  Zone limitée à 30 km/h
-  Amélioration significative des cheminements piétons
-  Réseau cyclable
-  Sécurisation de la traversée pour les modes actifs
-  Sécurisation du croisement (schlamage, plateau, effet de porte..)
-  Stationnement alterné
-  Dispositif ralentisseur
-  Radar préventif
-  Excepté circulation locale



0 50 100 m

© PLURIS 2024

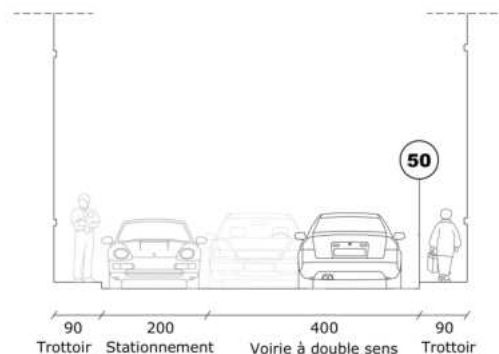
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



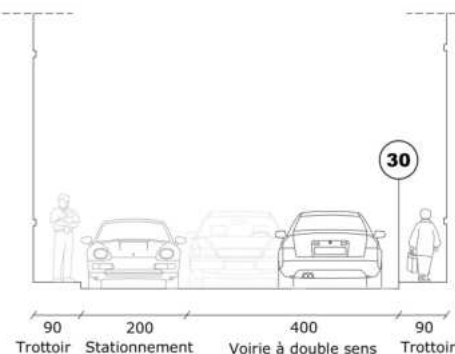
4.5 COUPES DE VOIRIES

RUE PANSY - COUPE A-A'

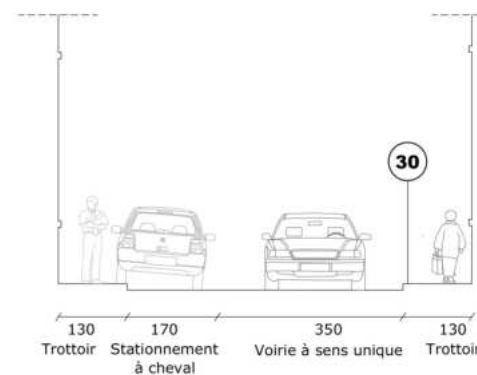
SITUATION EXISTANTE



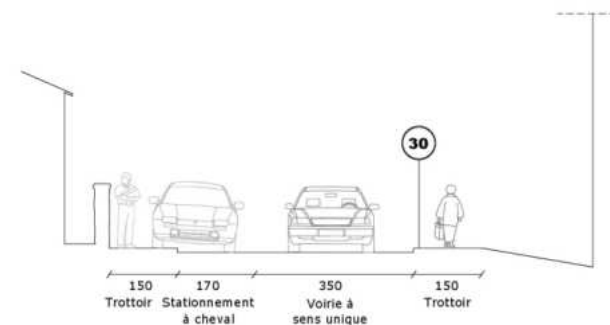
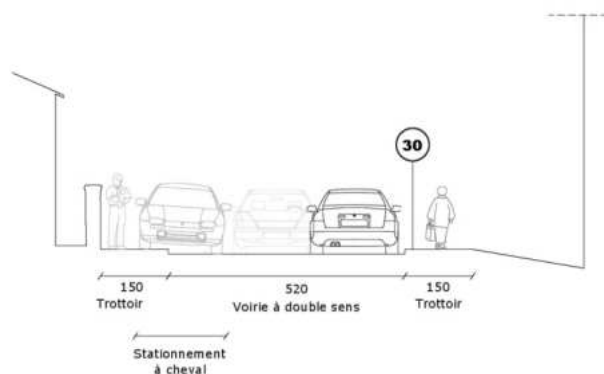
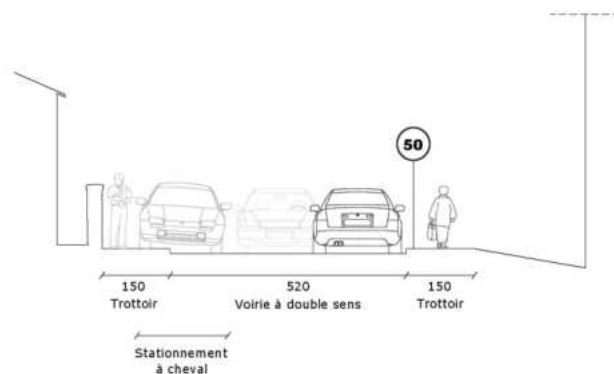
SITUATION PROJETÉE - SCÉNARIO 1



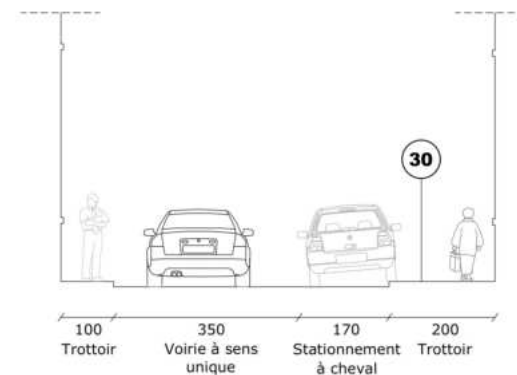
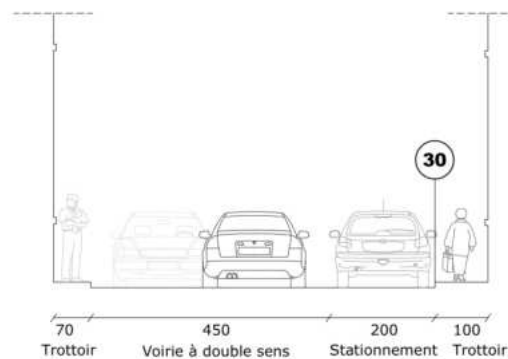
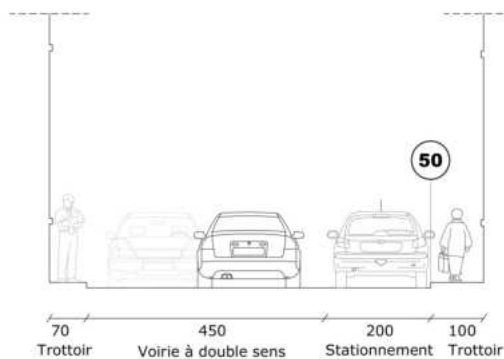
SITUATION PROJETÉE - SCÉNARIO 2



RUE ANDRÉ RENARD - COUPE B-B'



RUE PAVÉ DU GOSSON - COUPE C-C'



4.6 COMPARAISON DES SCÉNARIOS

Comparaison des scénarios											
	Vision Fast 2030 (principe STOP)	Respect du schéma intermodal	Piéton / PMR	Cycliste	Transports en commun	Trafic	Stationnement	Intégration urbaine	Nuisances	Lisibilité	Score total de comparaison
Scénario 1						Variable en fct. de la voirie					+2
Scénario 2						Variable en fct. de la voirie					+5

4.7 EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

RADAR PRÉVENTIF

STATIONNEMENT À CHEVAL SUR TROTTOIR MARQUÉ

EXCEPTÉ CIRCULATION LOCALE



TRAVERSÉE SÉCURISÉE



DISPOSITIF RALENTISSEUR

4.8 BUDGÉTISATION

Projet d'infrastructure 4 – Quartier Pansy-Gosson-Renard-Homvent			
Scénario 1	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements cyclo-piétons			
Aménagement de la liaison Centre sportif du Bonnet – RAVeL ligne 212	360	249,17 €/mct	89.701,20 €
Sécurisation des traversées de la liaison cyclo-piétonne (schlamage + traversée)	320	52,00 €/m²	16.640,00 €
Sécurisation des traversées de la liaison cyclo-piétonne (poteaux)	5	500,00 €/pce	2.500,00 €
Sécurisation des traversées de la liaison cyclo-piétonne (luminaires)	8	2.500,00 €/pce	20.000,00 €
Aménagement voirie			
Sécurisation de croisements (schlamage)	2570	52,00 €/m²	133.640,00 €
Panneau excepté circulation locale (ECL)	1	500,00 €/pce	500,00 €
Panneau zone 30	13	500,00 €/pce	6.500,00 €
Éléments de sécurisation en voirie			
Dispositif ralentisseur (coussin berlinois)	10	1.500,00 €/pce	15.000,00 €
Radar préventif	3	1.000,00 €/pce	3.000,00 €
Marquage stationnement alterné en voirie	304	15,00 €/m²	4.560,00 €
Coût total de la mise en œuvre			292.041,20 €

Projet d'infrastructure 4 – Quartier Pansy-Gosson-Renard-Homvent			
Scénario 2	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements cyclo-piétons			
Aménagement de la liaison Centre sportif du Bonnet – RAVeL ligne 212	360	249,17 €/mct	89.701,20 €
Sécurisation des traversées de la liaison cyclo-piétonne (schlamage + traversée)	320	52,00 €/m²	16.640,00 €
Sécurisation des traversées de la liaison cyclo-piétonne (poteaux)	5	500,00 €/pce	2.500,00 €
Sécurisation des traversées de la liaison cyclo-piétonne (luminaires)	8	2.500,00 €/pce	20.000,00 €
Réaménagement de trottoir – Rue Pansy	560	260,00 €/mct	145.600,00 €
Réaménagement de trottoir – Rue Pavé du Gosson	1010	260,00 €/mct	262.600,00 €
Aménagement voirie			
Sécurisation de croisements (schlamage)	700	52,00 €/m²	36.400,00 €
Panneau excepté circulation locale (ECL)	1	500,00 €/pce	500,00 €
Panneau sens unique	13	500,00 €/pce	6.500,00 €
Panneau zone 30	13	500,00 €/pce	6.500,00 €
Éléments de sécurisation en voirie			
Dispositif ralentisseur (coussin berlinois)	13	1.500,00 €/pce	19.500,00 €
Radar préventif	3	1.000,00 €/pce	3.000,00 €
Marquage stationnement alterné en voirie	370	15,00 €/m²	5.550,00 €
Coût total de la mise en œuvre			614.991,20 €

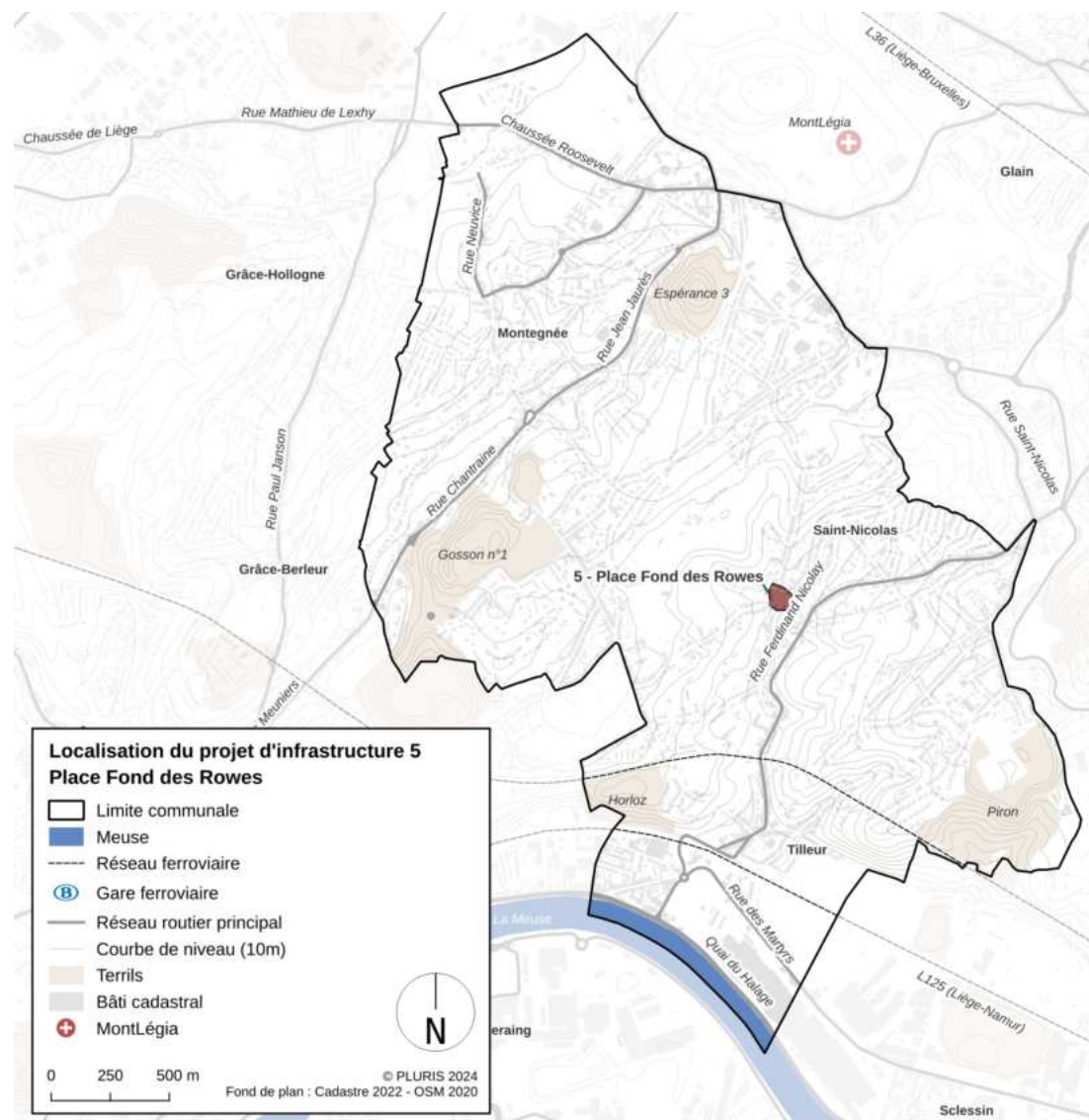
5 - PLACE FOND DES ROWES

5.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

La place Fond des Rows possède un **emplacement stratégique au sein de la commune**. En effet, elle est située au niveau d'une voirie importante reliant Tilleur au quartier de Saint-Nicolas.

Aujourd'hui **exclusivement occupée par du stationnement**, la **qualité de l'espace public n'est donc pas idéale pour les modes actifs et pour le développement du quartier au sein et autour de cette place**. Notons que la disposition de cet espace public ne permet également pas aux commerces et aux services de jouir qualitativement de ce domaine public important. Aujourd'hui, la place comporte 32 emplacements.

Notons également que la **disposition décentrée du croisement Rue du Horloz - Place Fond des Rows - Rue du Centre - Rue de la Fontaine et la charge de trafic importante au niveau de l'axe Rue du Horloz - Rue du Centre** sont **problématiques en matière de sécurité routière**.



5.2 PHOTOS D'AMBIANCE



Source : Pluris, 2024

5.3 SITUATION AU SEIN DU SCHÉMA INTERMODAL

Place Fond des Rows considérée comme quartier apaisé pour les piétons avec une liaison secondaire au niveau de l'axe Rue du Horloz - Rue Lhoneux.

Liaison cyclable de desserte locale via l'axe Rue du Horloz - Rue du Centre.

Réseau routier primaire au niveau de la Rue du Centre se connectant à différentes voiries du réseau secondaire : Rue du Horloz, Rue Frédéric Braconnier et rue Lhoneux.

Schéma intermodal - Zoom au niveau du projet d'infrastructure 5 - Place Fond des Rows

□ Limite communale

Réseau intermodal

■ Piéton - Quartier apaisé

--- Piéton - Réseau secondaire

--- Cyclable - Liaisons cyclable de desserte locale

--- TEC - Urbain / Interurbain

--- Routier - Réseau communal principal

--- Routier - Réseau communal secondaire

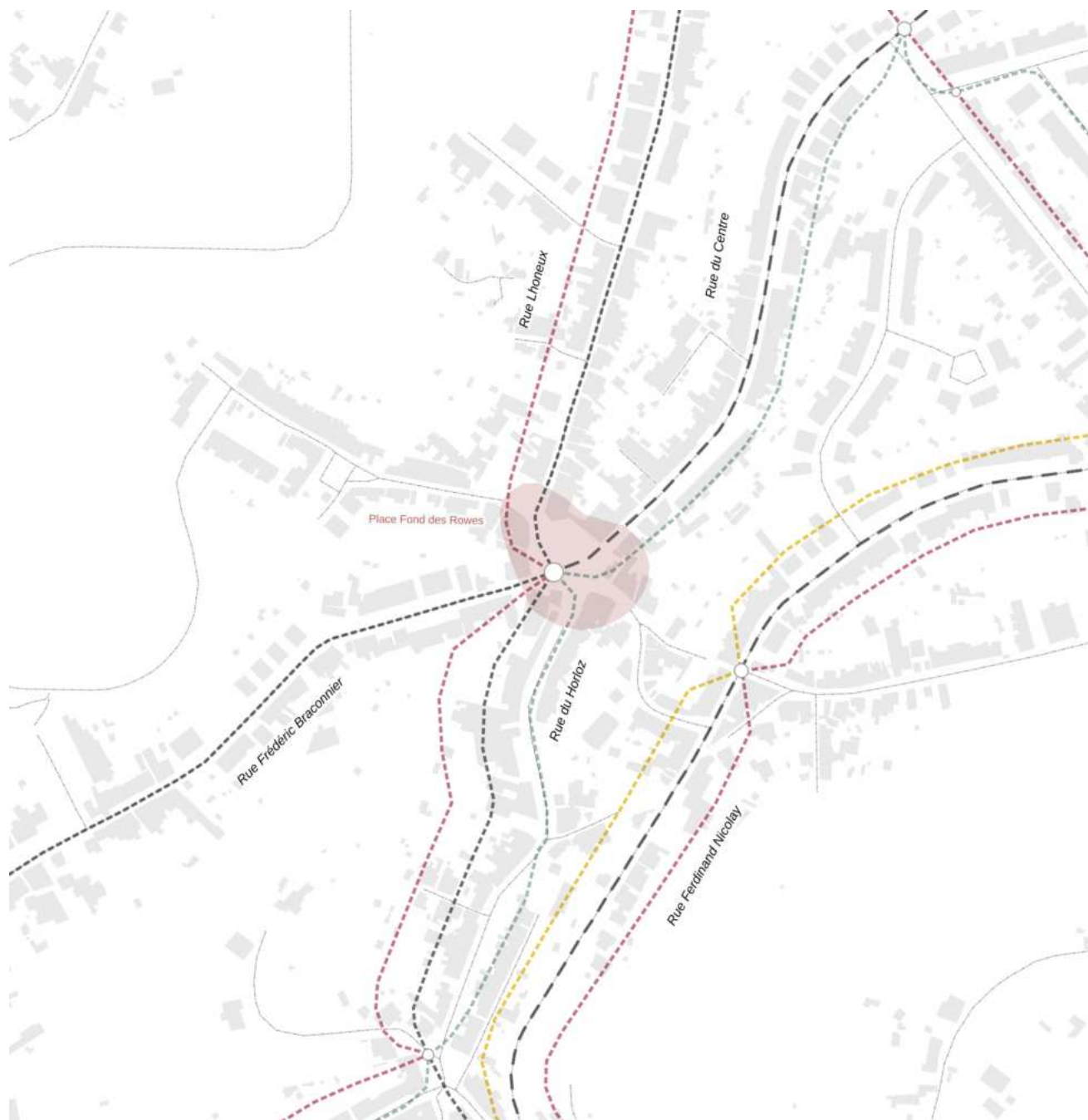
Point intermodal / multimodal

○ Croisement multimodal



0 75 150 m

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



5.4 ESQUISSE GÉNÉRALE

Réaménagement de la place avec un espace de convivialité végétalisé et réorganisation du stationnement pour les véhicules motorisés.

Avancée du trottoir plus importante au niveau des fonctions commerciales et servicielles avec des amorces au niveau de la voirie.

Développement d'une poche de stationnement complémentaire au niveau d'une parcelle située au coin de Rue Lhoneux - Rue Grimbérieux.

Si l'expropriation de certains bâtiments est possible au nord de la place, maximisation plus importante du nombre d'emplacements aménagés (total de 62 emplacements). Sans l'expropriation, un total de 49 emplacements peuvent être aménagés.

Sécurisation des croisements via un marquage au sol et la mise en place d'un plateau.

Aménagement d'une bande cyclable suggérée au niveau de l'axe Rue du Horloz - Rue du Centre.

Projet d'infrastructure Place Fond des Rows

	Voirie		Place minéralisée
	Trottoir		Place végétalisée
	Schlamage		Mobilier urbain
	Espace partagé		Arbre existant
	Sens de circulation		Plantation arbustre de moyenne/basse canopée
	Stationnement (62)		Mise en lumière (éclairage)
	Stationnement PMR (2)		Arrêt TEC
	Box vélo (10)		Poteau électrique en façade
	Stationnement vélo avec auvent (10)		Emprise expropriation
	Bande cyclable suggérée		
	Excepté circulation locale		



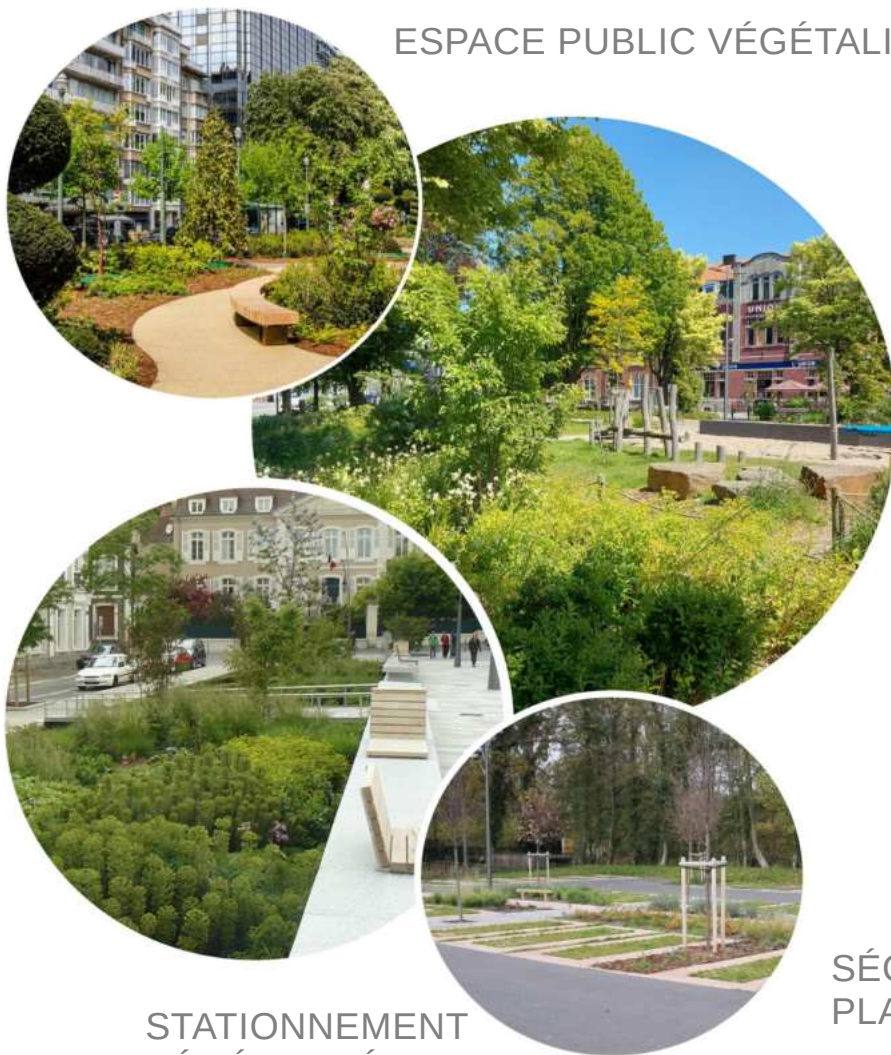
0 10 20 m

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



5.5 EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

ESPACE PUBLIC VÉGÉTALISÉ



STATIONNEMENT
VÉGÉTALISÉ



TERASSE AVEC MOBILIER URBAIN
AMOVIBLE



SÉCURISATION PAR
PLATEAU ET SCHLAMAGE



BANDE CYCLABLE
SUGGÉRÉE

5.6 BUDGÉTISATION

Projet d'infrastructure 5 – Place Fond des Rows			
	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements de la place			
Expropriation de la « franche nord » de la place		?	
Aménagement de 35 emplacements de stationnement paysager	35	5.500,00 €/pce	192.500,00 €
Espace de circulation	480	210,00 €/m²	100.800,00 €
Végétalisation de l'espace public (zone basse plantation)	350	80,00 €/m²	28.000,00 €
Végétalisation de l'espace public (arbre sur tige)	20	800,00 €/pce	16.000,00 €
Avancée de trottoirs	40	260,00 €/mct	10.400,00 €
Mobilier urbain (bancs et table)	10	1.750,00 €/pce	17.500,00 €
Stationnement vélo (arceaux avec auvent)	10	1.040,00 €/empl	10.400,00 €
Stationnement vélo (box sécurisé)	10	1.525,00 €/empl	15.250,00 €
Aménagements cyclo-piétons			
Aménagement d'une bande cyclable suggérée (bcs) sur le tronçon Rue Thier Delor – Rue Malaise	1188	52,00 €/m²	61.776,00 €
Aménagement voirie			
Sécurisation du croisement par schlage	1000	52,00 €/m²	52.000,00 €
Sécurisation du croisement par plateau	1	100.000,00 €/pce	100.000,00 €
Aménagement du parking complémentaire			
Aménagement de 28 emplacements de stationnement paysager	28	5.500,00 €/pce	154.000,00 €
Espace de circulation	280	210,00 €/m²	58.800,00 €
Végétalisation (zone basse plantation)	100	80,00 €/m²	8.000,00 €
Coût total de la mise en œuvre			825.426,00 €

6 - TILLEUR - QUARTIER DU CENTRE

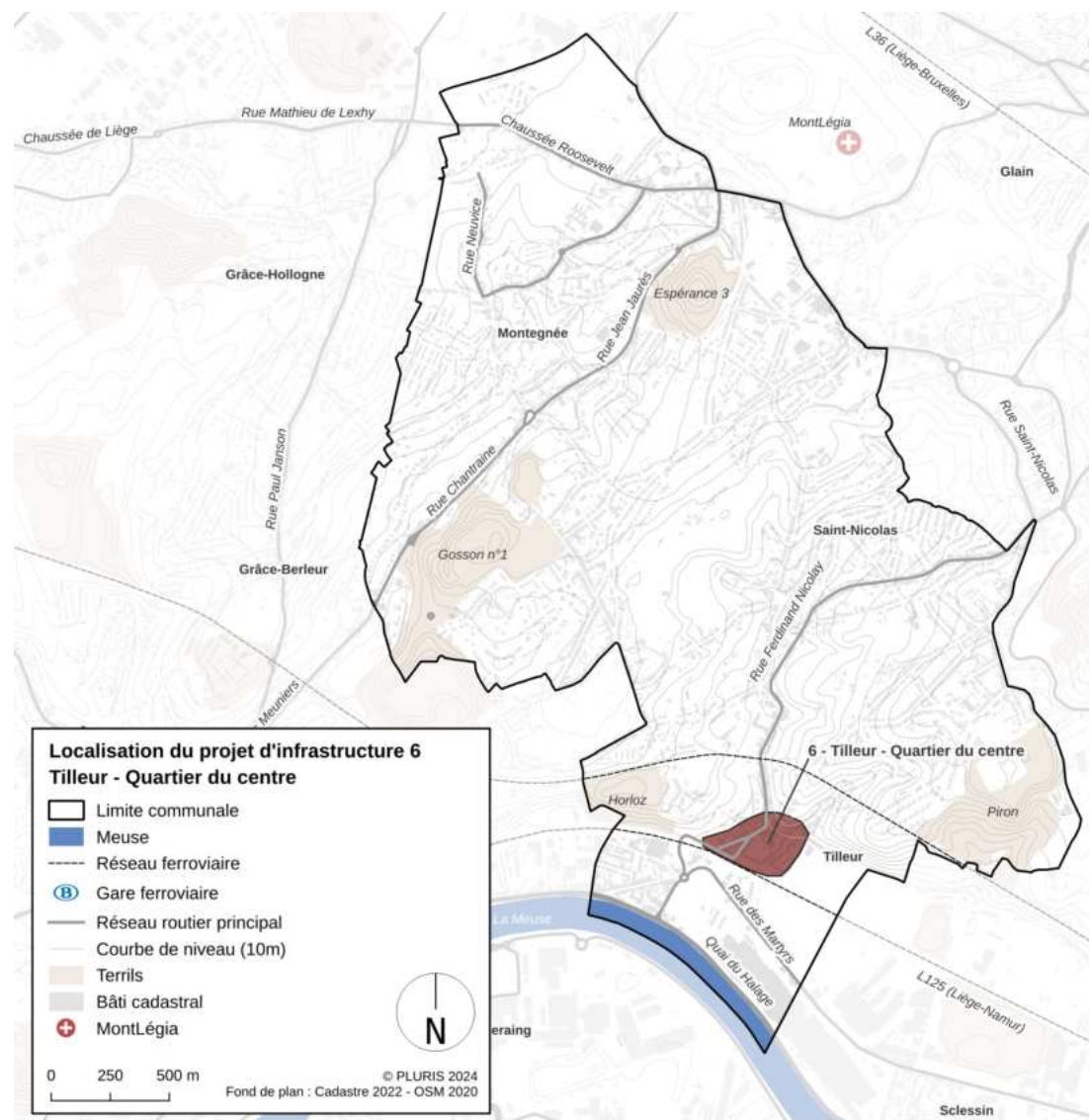
6.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

Le quartier de Tilleur est également un quartier en pleine mutation avec l'arrivée prochaine de l'extension du tram Seraing - Herstal modifiant profondément l'accessibilité générale de la zone couplée à l'arrivée du Mobipark influençant des changements au niveau de l'espace public attenant à celui-ci.

Ces changements structurels profonds peuvent véritablement induire une **mutation de l'espace public du centre du quartier et devenir le catalyseur d'une refonte globale du système de mobilité.**

En effet, aujourd'hui, **plusieurs problématiques de sécurité peuvent être identifiées à l'échelle du centre de Tilleur, notamment en matière de mobilité active** avec plusieurs tronçons parfois insécurisés. La plupart des voiries sont fortement empruntées, ont un domaine public restreint, mais possèdent un nombre important de fonctions commerciales et servicielles engendrant des **conflits d'usages quelquefois hasardeux.**

Notons que l'arrivée prochaine du tram dans le quartier, mais se situant de l'autre côté de la barrière physique que représente le chemin de fer est également un autre enjeu. Outre le fait de devoir se connecter à cette station de manière prioritaire, ce **réaménagement de l'espace induit un axe fort traversant le quartier du sud au nord sur lequel des choix d'aménagements volontaristes peuvent être réalisés.**



6.2 PHOTOS D'AMBIANCE



Source : Pluris, 2024

6.3 SITUATION AU SEIN DU SCHÉMA INTERMODAL

Quartier de Tilleur considéré comme quartier apaisé pour les piétons avec des liaisons primaires et secondaires acheminant vers le reste du territoire.

Cyclostrade traversant d'ouest en est le quartier le long du chemin de fer et perpendiculairement une liaison cyclable fonctionnelle supra-locale via la Rue des Rewes et la Rue du Cimetière.

Réseau TEC dans la plupart des voiries avec bien évidemment le réseau tram au sud du quartier

Réseau routier primaire au niveau de l'axe Ferdinand Nicolay - Rue de la Station et réseau routier secondaire dans l'axe Rue Bordelais - Rue de la Station.

Schéma intermodal - Zoom au niveau du projet d'infrastructure 6 -Tilleur quartier du centre

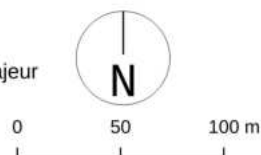
-  Limite communale
-  Réseau ferroviaire

Réseau intermodal

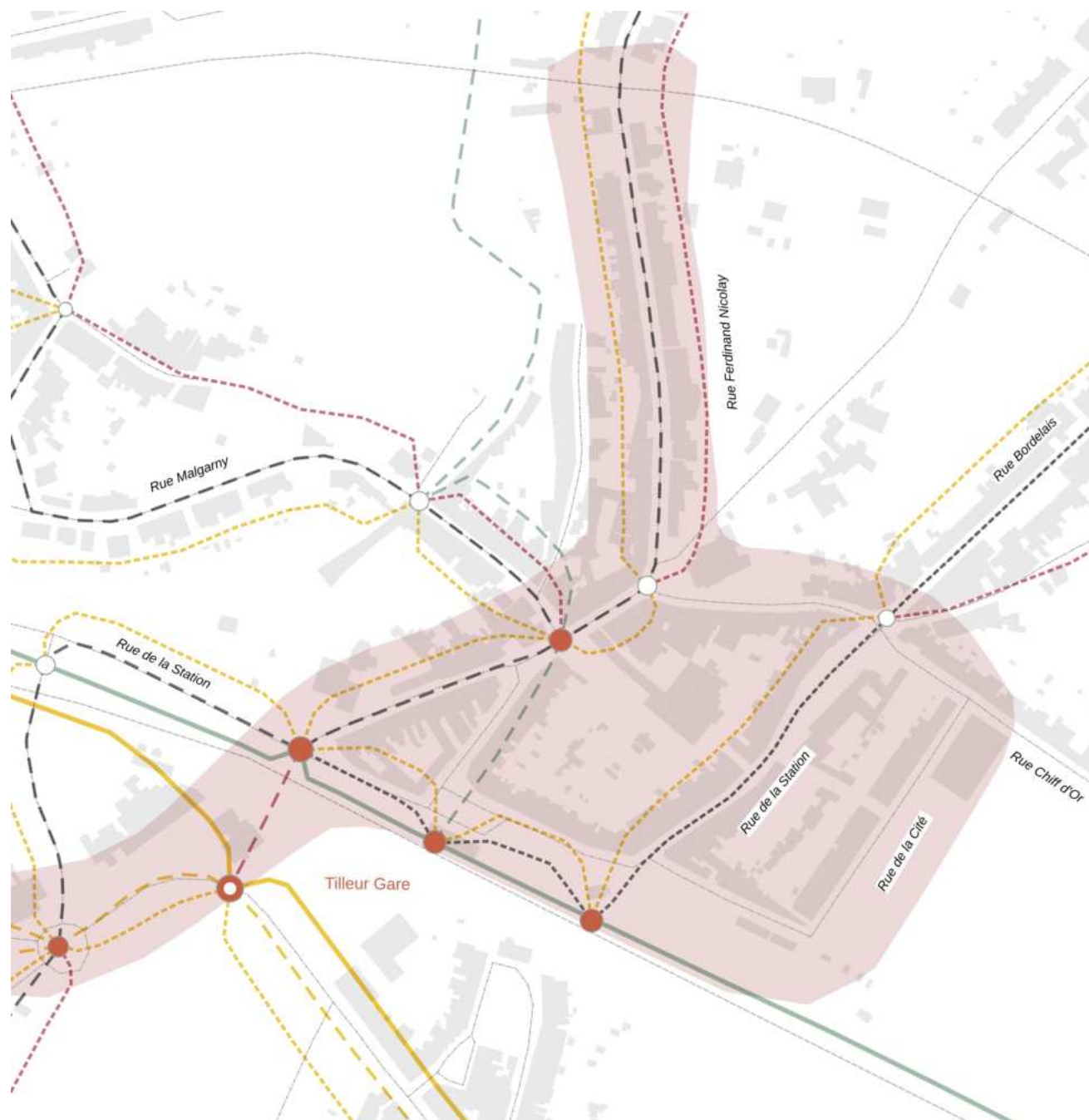
-  Piéton - Quartier apaisé
-  Piéton - Réseau primaire
-  Piéton - Réseau secondaire
-  Cyclable - Cyclostrade
-  Cyclable - Liaisons cyclable fonctionnelle supra-locale
-  TEC - Tram
-  TEC - Busway / Structurant
-  TEC - Urbain / Interurbain
-  Routier - Réseau communal principal
-  Routier - Réseau communal secondaire

Point intermodal / multimodal

-  Mobipôle / Mobipoint
-  Croisement multimodal majeur
-  Croisement multimodal



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



6.4 PLAN DE CIRCULATION

Mise en zone 30 km/h de l'ensemble du quartier

Suppression de la passerelle existante et réalisation d'une nouvelle passerelle en lien avec l'arrivée du tram et le projet de cyclostrade

Plusieurs projets d'amélioration et de sécurisation des cheminements piétons (réfection, élargissement quand possible, etc.) au niveau de l'axe Rue Ferdinand Nicolay et Rue des Rêves

Aménagement d'une zone cyclable Rue des Rêves (avec SUL) et Rue du Cimetière

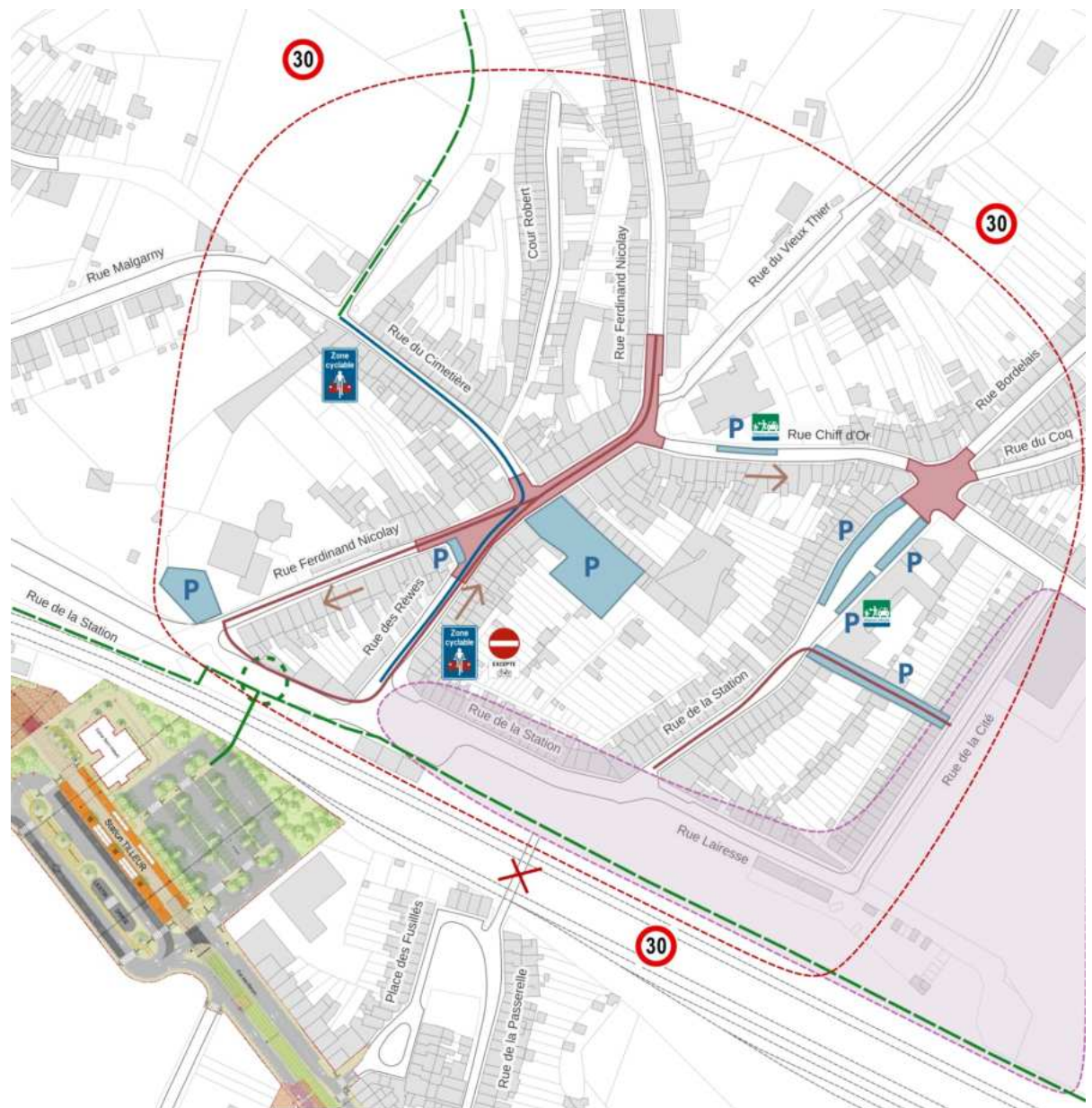
Sécurisation des croisements via marquage au sol et mise en place de plateaux

Pas d'aménagement de nouvelles poches de stationnement au vu de l'offre et de l'occupation existante, mais mise en place de stationnement à durée limitée au niveau des implantations scolaires

Projet d'infrastructure - Quartier Tilleur centre

-  Limite communale
-  Bâti cadastral
-  Parcelle cadastrale
-  Bord de voirie
-  Réseau ferroviaire
-  Réaménagement en lien avec le Mobipark
-  Sens unique
-  Zone limitée à 30 km/h
-  Amélioration significative des cheminements piétons (réfection, élargissement, etc.)
-  Suppression de la passerelle actuelle
-  Aménagement d'une nouvelle passerelle
-  Chemin réservé
-  Sécurisation de la traversée pour les modes actifs
-  Zone cyclable
-  Sécurisation du croisement (schlamage, plateau, effet de porte, etc.)
-  Poches de stationnement principales

0 50 100 m
© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



6.5 EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

PASSERELLE
CYCLO-PIÉTONNE



SCHLAMAGE ET PLATEAU



CYCLOSTRADE
(EN CHEMIN RÉSERVÉ)



ZONE CYCLABLE



STATIONNEMENT À DURÉE
LIMITÉE

6.6 BUDGÉTISATION

Projet d'infrastructure 6 – Tilleur - Quartier du centre			
	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements cyclo-piétons			
Aménagement d'une nouvelle passerelle	1	1.500.000,00 €/pce	1.500.000,00 €
Réaménagement des trottoirs	440	52,00 €/mct	22.880,00 €
Aménagement de la cyclostrade Seraing – Liège	1165	285,00 €/mct	332.025,00 €
Aménagement d'un chemin réservé vers Bureaufosse	430	240,00 €/mct	103.200,00 €
Aménagement de la zone cyclable – Marquage au sol	4	350,00 €/pce	1.400,00 €
Aménagement de la zone cyclable – Panneau	5	500,00 €/pce	2.500,00 €
Aménagement voirie			
Zone 30 – Effets de porte	5	6.150,00 €/pce	30.750,00 €
Zone 30 – Signalétique	5	500,00 €/pce	2.500,00 €
Schlamage Rue Ferdinand Nicolay	1250	52,00 €/m²	65.000,00 €
Plateau Rue Ferdinand Nicolay	2	100.000,00 €/pce	200.000,00 €
Schlamage croisement Chiff d'Or	600	52,00 €/m²	31.200,00 €
Plateau croisement Chiff d'Or	1	100.000,00 €/pce	100.000,00 €
Aménagement de stationnement			
Zone de dépose-reprise - Panneau	2	500,00 €/pce	1.000,00 €
Zone de dépose-reprise – Marquage	6	30,00 €/pce	180,00 €
Coût total de la mise en œuvre			2.392.635,00 €

7 - QUARTIER TOUT VA BIEN

7.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

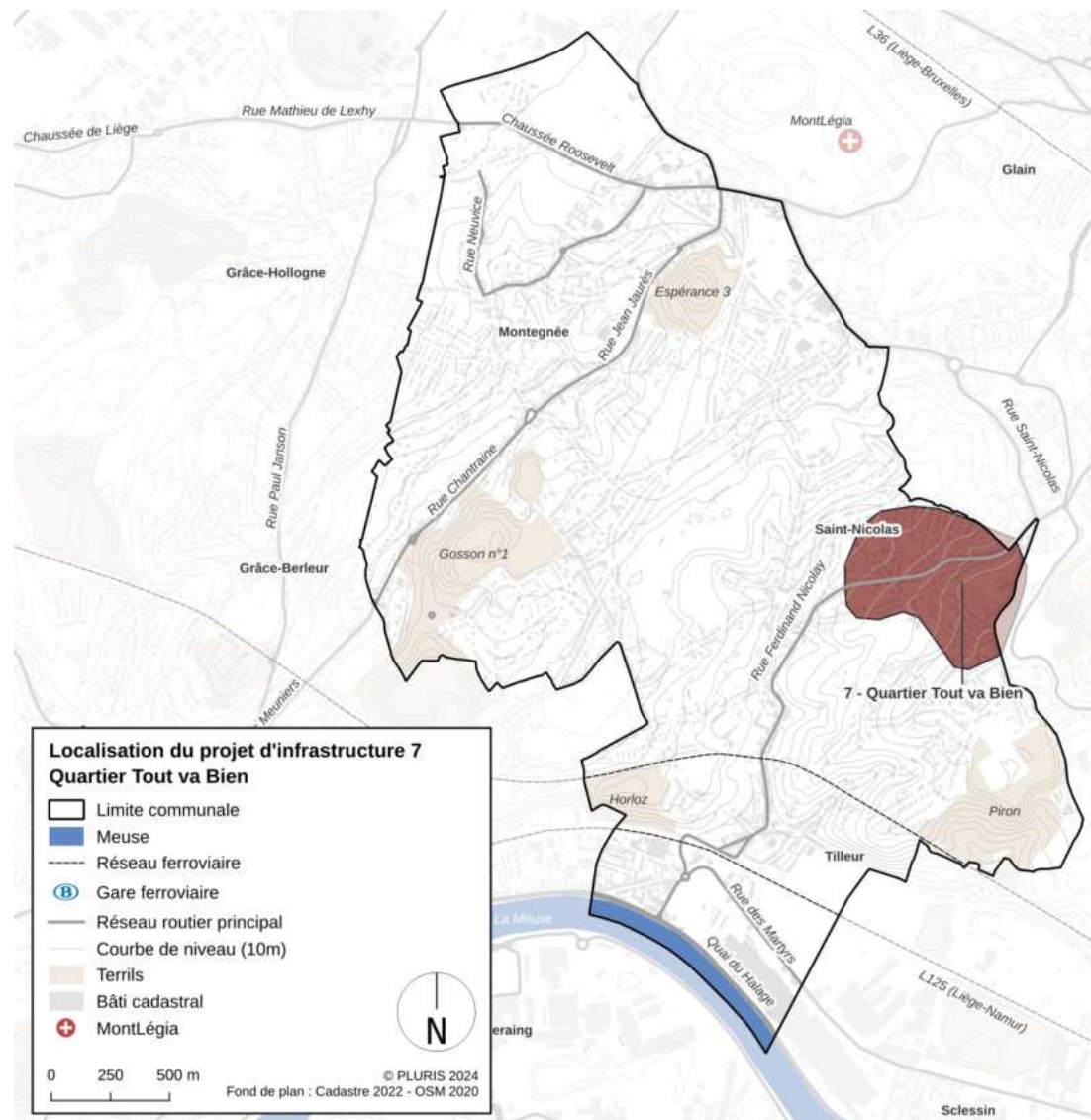
Le projet d'infrastructure "Quartier Tout va Bien" **concerne bien évidemment la Rue Tout va Bien, mais également l'ensemble de voiries connectées à celle-ci comportant plusieurs enjeux majeurs.**

La Rue Tout bien en elle-même est une voirie comportant une **fonction scolaire importante** composée d'environ 200 élèves. Sa **sécurisation est donc un enjeu important**, notamment en matière de vitesse des usagers.

Le **croisement Rue Malaise - Rue Ferdinand Nicolay - Rue de l'Hôtel Communal nécessite également une sécurisation** au vu du nombre d'accidents et les charges de trafic importantes que l'on retrouve au niveau des différentes voiries, notamment en heure de pointe.

Au vu de la disponibilité en matière de domaine public, la sécurisation des éléments précités nécessitent plus que probablement la mise en sens unique de plusieurs tronçons. Dès lors, c'est l'ensemble des voiries annexes, telles que la Rue de l'Hôtel Communal, la Rue du Mayor, la Rue Likenne ou encore la Rue des Genêts qui doivent être étudiées afin d'analyser la **possibilité d'insérer des bouclages au sein du quartier.**

Finalement, située au sein du quartier et créant une jonction avec la Ville de Liège, la **Place des Grands Champs occupe une place importante dans le quartier** en matière d'armature d'espace public et au vu du nombre important de fonctions et commerces se situant autour.



7.2 PHOTOS D'AMBIANCE



Source : Pluris, 2024

7.3 SITUATION AU SEIN DU SCHÉMA INTERMODAL

Place des Grands Champs considérée comme quartier apaisé pour les piétons avec une liaison primaire sur la Rue de Tilleur. Les rues Ferdinand Nicolay et Malaise intégrées dans le réseau primaire ou secondaire.

Liaison cyclable de desserte locale traversant le quartier au niveau de la Rue du Mayeur et de la Rue Likenne.

Réseau TEC dans les rues Ferdinand Nicolay et de Tilleur.

Réseau routier primaire au niveau de l'axe Ferdinand Nicolay et secondaire au niveau de la Rue de Tilleur.

Schéma intermodal - Zoom au niveau du projet d'infrastructure 7 - Quartier tout va Bien

□ Limite communale

Réseau intermodal

■ Piéton - Quartier apaisé

--- Piéton - Réseau primaire

--- Piéton - Réseau secondaire

--- Cyclable - Liaisons cyclable fonctionnelle supra-locale

--- Cyclable - Liaisons cyclable de desserte locale

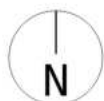
--- TEC - Urbain / Interurbain

--- Routier - Réseau communal principal

--- Routier - Réseau communal secondaire

Point intermodal / multimodal

○ Croisement multimodal



0 75 150 m

© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



7.4 PLAN DE CIRCULATION

Mise en zone 30 km/h de l'ensemble du quartier à l'exception de la Rue Ferdinand Nicolay lui permettant de conserver son rôle dans le réseau routier primaire

Mise en place d'un système de sens unique au niveau de plusieurs voiries afin de créer des bouclages. Ces bouclages permettent de desservir en priorité les fonctions structurantes et de sécuriser les divers croisements tout en assurant un temps de parcours raisonné aux citoyens

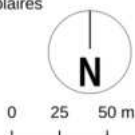
Sécurisation des croisements principaux et aux abords de l'école par des schlagages.

Installation d'un excepté circulation locale (ecl) au niveau de la "partie haute" de la Rue Tout va Bien afin de préserver la voirie d'un trafic de transit et aménagement de plusieurs dispositifs afin de diminuer la vitesse des usagers (dispositifs ralentisseurs, radars préventifs, etc.)

Aménagement d'une poche de stationnement à durée limitée durant les heures de dépose-reprise scolaires conséquent.

Projet d'infrastructure Quartier Tout va Bien

-  Limite communale
-  Bâti cadastral
-  Parcellaire cadastral
-  Bord de voirie
-  Sens unique
-  Double sens
-  Zone limitée à 30 km/h
-  Réseau cyclable structurant (schéma intermodal)
-  Amélioration significative des cheminements piétons (réfections, élargissements, etc.)
-  Sécurisation du croisement (schlagage, plateau, effet de porte..)
-  Poche de stationnement à durée limitée durant les heures de dépose-reprise scolaires
-  Dispositif ralentisseur
-  Radar préventif
-  Excepté circulation locale



© PLURIS 2024
Fond de plan : Cadastre 2022 - OSM 2020



7.5 EXEMPLES D'AMÉNAGEMENTS

RADAR PRÉVENTIF



SCHLAMAGE



EXCEPTÉ CIRCULATION LOCALE



AMÉLIORATION SIGNIFICATIVE DES CHEMINEMENTS PIÉTONS



STATIONNEMENT À DURÉE LIMITÉE



7.6 BUDGÉTISATION

Projet d'infrastructure 7 – Quartier Tout va Bien			
	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements cyclo-piétons			
Aménagement du réseau cyclable structurant	1000	134,60 €/mct	134.600,00 €
Réaménagement des trottoirs	250	260,00 €/mct	65.000,00 €
Aménagement voirie			
Schlamage	1335	52,00 €/m²	69.420,00 €
Panneau zone 30	37	500,00 €/pce	18.500,00 €
Panneau sens unique	13	500,00 €/pce	6.500,00 €
Panneau excepté circulation locale (ecl)	1	500,00 €/pce	500,00 €
Dispositif ralentisseur (coussin berlinois)	3	1.500,00 €/pce	4.500,00 €
Radar préventif	1	1.000,00 €/pce	1.000,00 €
Aménagement de stationnement			
Zone de dépose-reprise - Panneau	1	500,00 €/pce	500,00 €
Zone de dépose-reprise – Marquage	4	30,00 €/pce	120,00 €
Coût total de la mise en œuvre			300.640,00 €

8 - PARKING SAINT-NICOLAS

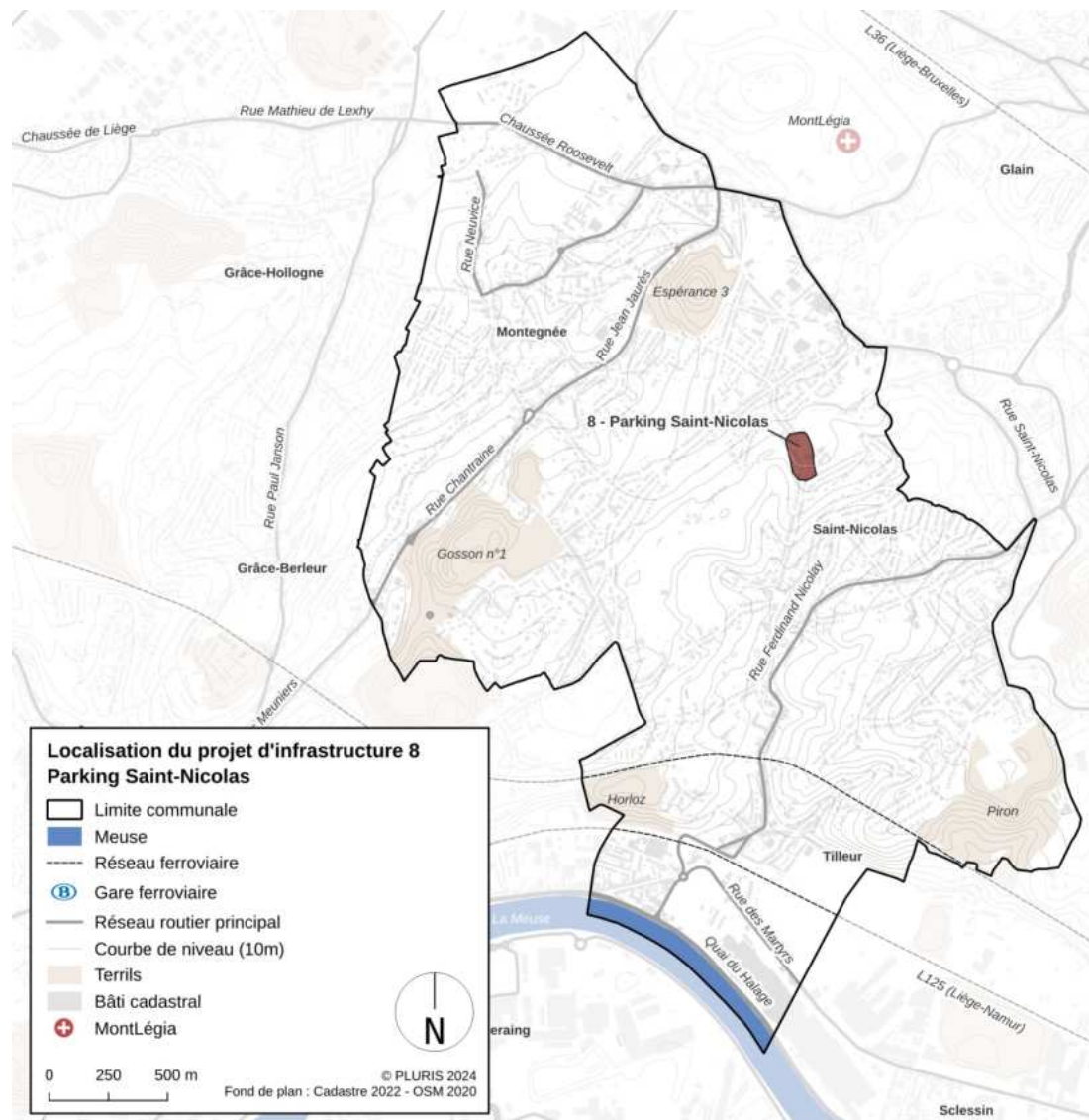
8.1 DESCRIPTION DE LA ZONE

Le projet d'infrastructure parking Saint-Nicolas consiste au **réaménagement de cet espace public aujourd'hui totalement occupé par du stationnement avec une organisation anarchique**. Ce réaménagement permettrait **d'améliorer la qualité de l'espace public et d'optimiser le nombre d'emplacements** que celui-ci peut accueillir.

Cette poche de stationnement d'environ **50 emplacements** (60 si l'on compte les véhicules en infraction) permet de principalement desservir les logements aux alentours, mais également les quelques commerces, le cimetière et une crèche.



Source : Pluris, 2023



8.2 ESQUISSE GÉNÉRALE

Réorganisation de la poche de stationnement avec des emplacements paysagers et un sens de circulation imposé permettant d'atteindre un total de 69 emplacements (dont 2 PMR situés à proximité de l'entrée du cimetière et 3 emplacements à durée limitée). Une végétalisation importante des espaces résiduels est également proposée.

Aménagement de 16 emplacements pour vélo dont la majorité à proximité immédiate du cimetière et de la crèche.

Les bulles à verres et l'arrêt TEC sont conservés.



-  Voirie interne
-  Voirie
-  Place de stationnement (65)
-  Place de stationnement 30min (3)
-  Place de stationnement PMR (2)
-  Arrêt TEC
-  Box vélo (10)
-  Stationnement vélo sans auvent (30)
-  Plantation arbuste de moyenne/ basse canopée



8.3 BUDGÉTISATION

Projet d'infrastructure 8 – Parking Saint-Nicolas			
	Quantité	Prix unitaire € (HTVA)	Prix total € (HTVA)
Aménagements du parking			
Végétalisation de l'espace public (arbre sur tige)	12	800,00 €/pce	9.600,00 €
Végétalisation de l'espace public (zone basse plantation)	100	80,00 €/m²	8.000,00 €
Aménagement de d'emplacements voiture paysager	69	5.500,00 €/pce	379.500,00 €
Stationnement vélo (arceaux)	30	150,00 €/empl	4.500,00 €
Stationnement vélo (box sécurisé)	10	1.525,00 €/empl	15.250,00 €
Coût total de la mise en œuvre			416.850,00 €

