



Ville de Liège



Plan Fédéral
des Grandes Villes

PLAN COMMUNAL DE MOBILITE

VILLE DE LIEGE

Version définitive

Liège, février 2004

Préambule

La Ville de Liège, conformément à sa vocation de métropole, vise, dans le cadre d'un équilibre harmonieux à satisfaire les besoins de tous les usagers (habitants, travailleurs, clients, visiteurs, étudiants, touristes, patients...)

Cet objectif doit être à la croisée des chemins entre la satisfaction de tous les usagers, en ce compris une bonne accessibilité de ses centres d'activités économiques et le bien-être de ses habitants pour qu'ils jouissent d'un cadre de vie agréable.

Pour atteindre cet enjeu, le présent Plan Communal de Mobilité a fait l'objet :

- d'un travail interne et transversal des services et instances de la Ville en concertation avec les autres institutions ;
- d'une large consultation publique où les habitants et les autres acteurs de la Ville ont pu s'exprimer ;
- de l'intégration de nouvelles facettes de la problématique (comportement de mobilité, sécurité routière, environnement...)
- d'un développement et d'une analyse plus fouillée de certains modes de transport (deux-roues, cheminements piétons).

Cet outil s'inscrit pleinement dans les documents stratégiques wallons que se soit le Contrat d'Avenir pour la Wallonie ou encore le Schéma de Développement de l'Espace Régional.

De même, ce présent document stratégique intègre les orientations et priorités d'autres plans thématiques comme le Plan Communal d'Itinéraires Cyclables, la Ligne de force mobilité du Plan Zonal de Sécurité ou encore plus récemment le Plan Piéton.

Ce plan doit servir de document d'orientation voire de référence pour certains programmes d'investissement et de subventionnement que la ville et les autres instances seraient susceptibles d'obtenir.

1. Introduction

Le dépeuplement des zones centrales au bénéfice des zones périphériques et suburbaines a accru les déplacements de plus longue distance qui se font principalement en voiture. Cette tendance est également valable pour notre ville qui a perdu nombre de ses habitants ces dernières décennies au profit de sa banlieue et de son agglomération.

Ces besoins en déplacement ont entraîné dans leur sillage les nuisances qui y sont liées et une détérioration du cadre de vie.

Ainsi, faire face à une demande croissante en mobilité tout en préservant le bien-être des individus et la qualité de son environnement représente un des enjeux majeurs des décennies à venir pour une métropole comme Liège.

A cet enjeu parfois antinomique, pour la gestion d'une grande ville, s'ajoute l'obligation de veiller à garantir l'indispensable circulation des personnes et des biens dans un milieu urbain qui doit rester attractif.

De ce fait, une gestion rationnelle des différents modes de déplacement et une accessibilité diversifiée et sécurisante doivent permettre d'assurer une meilleure qualité de vie et ainsi maintenir voire attirer de nouveaux habitants dans notre ville. De plus, réduire sensiblement les nuisances dues au transport est une condition, non suffisante mais néanmoins indispensable, de renaissance et de bien-être de la ville.

Le présent Plan Communal de Mobilité s'inscrit dans le Projet de Ville, document de référence qui a pour ambition de tracer les lignes stratégiques pour le développement de la cité d'ici 2010.

L'outil que constitue le Plan Communal de Mobilité (PCM) repose également sur le Plan de Déplacement et de Stationnement (PDS) qui est le fruit d'un travail collectif entre les différents intervenants de la mobilité et d'un travail large et minutieux mené par les bureaux d'étude Transitec et Agora. A l'image des récents aménagements urbains, le PCM a voulu maintenir un savant équilibre entre les besoins et les attentes de chaque mode de transport en ne privilégiant plus une accessibilité tournée spécifiquement vers la voiture particulière mais bien en développant des concepts multimodaux moins consommateurs d'espaces publics et plus respectueux de notre environnement.

Ce PCM s'articule autour de quatre axes, à savoir :

- une meilleure connaissance des phénomènes liés aux déplacements par une analyse et un diagnostic précis des causes et des effets, sur base des relevés menés par Transitec-Agora et des enquêtes récentes ;
- une définition d'objectifs qualitatifs et quantitatifs visés par la Ville sur base du diagnostic ;
- des propositions d'actions dans le cadre de la mise en place d'un plan communal de mobilité ;
- une programmation des travaux, des aménagements et des services nécessaires pour rencontrer les objectifs fixés précédemment sur base en outre d'un concept multimodal de déplacements.

2. Diagnostic

2.1. Comportement de mobilité

2.1.1. Tendances générales

Les deux récentes enquêtes sur la mobilité des ménages en Belgique (1999) et en Wallonie (2002) ont pu mettre en exergue certaines tendances sur les comportements de mobilité des ménages.

Ainsi, les présentes enquêtes montrent combien le schéma classique de la prédominance des déplacements domicile-travail n'a plus de raison d'être. Les motifs de déplacements ainsi que le nombre de déplacements ont fortement accru ces dernières années.

Les raisons de cette explosion des déplacements sont multiples (urbanisation des villages, dispersion des activités, éclatement des ménages, augmentation du niveau de vie...) et ont été rendues possibles par l'essor de l'automobile.

De manière générale, à la pointe du matin, les déplacements liés au travail et à l'école restent largement majoritaires. En ce qui concerne la pointe du soir, les motifs de déplacements sont plus variés.

Si les pointes du matin et du soir existent bien, les déplacements s'étalent de plus en plus sur l'ensemble de la journée, notamment le midi et en début de soirée.

Un autre constat important est l'usage croissant et maintenant prépondérant de la voiture pour les petits déplacements. En Belgique, 35 % des déplacements inférieurs à 1 kilomètre se font en voiture alors que cette part atteint 69 % pour des déplacements de 1 à 3 kilomètres¹.

Grâce à un sondage particulier sur la région liégeoise dans le cadre de l'enquête régionale, nous sommes à même d'extraire quelques informations intéressantes sur le comportement des Liégeois et donc des citoyens proprement dit, à savoir :

- le Liégeois se déplace moins que le Wallon moyen, avec 2,1 déplacements/j pour 2,86 pour le Wallon ;
- le nombre de voiture par ménage est inférieur à la moyenne régionale avec 0,8 voiture/ménage pour 1,07 en Wallonie. Il y a 38,4 voitures pour 100 habitants à Liège alors qu'en Wallonie, on est à 42,9 véh/100 habitants ;
- 36,4 % des ménages liégeois ne possèdent pas de voitures alors que ce chiffre est de 23,3 % en Wallonie ;
- un tiers des Liégeois n'effectuent aucun déplacement sur une journée donnée (25,9 % en Wallonie) ;

¹ Source : Jean-Paul Hubert et Philippe Toint, 2002 : La mobilité quotidienne des Belges – Presses Universitaires de Namur – 352 p.

- le Liégeois utilise plus la marche et les transports en commun que ses homologues wallons. A l'inverse, l'usage des deux-roues et de la voiture y est moindre (cf. tableau 1).

Tableau 1: Répartition des déplacements d'un jour moyen selon le moyen de transport principal

Mode de déplacement principal	Wallonie	Liège		
	Proportion	Proportion	Intervalle de confiance à 95 %	
A pied	17,9 %	27,5 %	25,5 %	29,5 %
Deux-roues	2,9 %	0,8 %	0,4 %	1,2 %
Train	0,7 %	1,5 %	0,9 %	2 %
Bus	2,6 %	10,6 %	9,2 %	12 %
Voiture conducteur	50,9 %	40,3 %	38,1 %	42,5 %
Voiture passager	23,3 %	17,7 %	16 %	19,4 %
Autre	1,7 %	1,6 %		

Source : Enquête nationale sur la mobilité des ménages et résultats provisoires de l'ERMM (2002)

En terme de motifs de déplacements, les comportements des Liégeois sont fort proches de ceux des Wallons (cf. tableau 2). Toutefois, on peut distinguer des raisons de déplacements moins présentes en milieu urbain comme le fait d'aller travailler, d'aller déposer ou chercher quelqu'un ou encore de rendre visite. A contrario, des motifs comme le fait de rentrer à son domicile au cours d'une journée ou simplement de se balader sont plus souvent cités.

Tableau 2: Répartition des déplacements d'un jour moyen selon la raison de déplacement

Raison de déplacement	Wallonie	Liège		
	Proportion	Proportion	Intervalle de confiance à 95 %	
Déposer/chercher qqn	10,1 %	7,8 %	6,6 %	9 %
Aller à la maison	34,9 %	38 %	35,8 %	40,1 %
Aller travailler	13 %	10,3 %	8,9 %	11,7 %
Aller à l'école	4,1 %	4,4 %	3,4 %	5,3 %
Courses de prem. nécessité	12,9 %	9,3 %	8 %	10,6 %
Faire du shopping		4,5 %	3,6 %	5,4 %
Raisons personnelles	4,7 %	2,2 %	1,5 %	2,8 %
Visite famille/amis	8,4 %	6,4 %	5,3 %	7,5 %
Se promener/faire un tour	3,5 %	4,7 %	3,7 %	5,6 %
Loisirs	6,2 %	2,9 %	2,2 %	3,6 %
Sports/culture		2,5 %	1,8 %	3,2 %
Autre	2,2 %	7 %		

Source : Enquête nationale sur la mobilité des ménages et résultats provisoires de l'ERMM (2002)

Chacun de ces comportements spécifiques en milieu urbain est à replacer dans le cadre socio-démographique dans lequel se situent la plupart des villes à savoir :

- Un coefficient de vieillissement² élevé de 113,7 pour la population de la ville de Liège alors qu'il est de 93 et 86,6 respectivement pour la Belgique et la Wallonie ;
- Un appauvrissement de leur population ;
- Une proximité des services et des moyens de transport public qui facilitent l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière.

2.1.2. Les déplacements scolaires

Un des premiers bilans de l'enquête régionale sur la mobilité des ménages a été de mettre en exergue la place importante des déplacements scolaires dans les problèmes de mobilité. Ainsi, ils ne représenteraient pas loin de la moitié des déplacements à l'heure de pointe du matin.

Or, ces déplacements domicile-école se font en majorité en voiture³. Le parent-taxi est une réalité quotidienne pour une bonne partie des élèves.

Grâce à une enquête récente menée sur huit établissements du secondaire⁴ regroupant 5810 élèves dans différents réseaux, nous pouvons fournir quelques chiffres clés pour ce public, ainsi :

- Il n'y pas de différence significative de comportements de mobilité entre les différents réseaux d'enseignements ;
- La proportion d'élèves en provenance de Liège et de sa périphérie étant identique, les différences de comportements de mobilité sont plus liés aux secteurs d'habitat des élèves qu'à leur éloignement physique de l'établissement scolaire ;
- Un peu plus de 40 % des élèves n'utilisent que les transports en commun ;
- Un peu moins de 20 % des élèves n'utilisent que la voiture ;
- Environ 10 % des élèves n'utilisent que la marche à pied.

Pour les établissements scolaires du primaire, nous ne disposons pas d'information précise sur les comportements de mobilité.

Toutefois, nous pouvons affirmer que les comportements de mobilité sont forts dépendants de la zone de recrutement des établissements du primaire très hétérogène sur le territoire communal.

² Coefficient de vieillissement : part des plus âgés (60 ans et plus) par rapport à celle des plus jeunes (0 à 19 ans).

³ Plus de 6 sur 10 de ces déplacements scolaires se font en voiture (ERMM, 2002, traitement provisoire).

⁴ Pluris, Qualité Liège asbl, Institut wallon asbl, 2002 : Etude sur la mobilité des étudiants dans le secondaire, Ville de Liège, Plan Fédéral des Grandes Villes.

Ainsi, les écoles du centre ville recrutent très largement au-delà des limites communales en raison de la proximité du lieu d'activités des parents ou de la réputation de l'établissement alors que les écoles des quartiers péri-centraux possèdent une aire de recrutement très ciblée sur le quartier.

2.1.3. Les déplacements liés au motif d'achats

Après les déplacements liés au travail, à l'école, un troisième motif prédomine dans le paysage des déplacements urbains, à savoir les déplacements liés aux achats.

Ce motif est d'autant plus fort dans une ville comme Liège qui dispose d'un des plus grands centres commerciaux belges avec son centre ville et les rues commerçantes des quartiers péri-centraux.

Le public qui fréquente les différents secteurs commerciaux de Liège a fait l'objet d'une enquête en 2002⁵ en vue de mieux appréhender la diversité des comportements de mobilité des passants et chaland.

Outre les considérations des enquêtés, il ressort de cette étude quelques éléments clés pour le centre ville :

- Les comportements de mobilité varient en fonction du site d'enquête (cf. tableau 3). Au centre-ville, on constate une répartition homogène dans l'utilisation des trois principaux modes de transport que sont la voiture, le bus et la marche ;
- Une personne sur trois déclare être présente au centre-ville pour réaliser des achats ;
- Au centre ville, au moins 5 passants sur 10 résident sur le territoire communal ;
- 57,7 % des utilisateurs du bus et 27,4 % des automobilistes proviennent de Liège ;
- Les clients venant en voiture dépensent plus mais viennent moins souvent que les piétons et les usagers des bus. Au total, leur volume d'achat est semblable ;
- Plus de 75 % des personnes interrogées déclarent avoir trouvé un emplacement de stationnement immédiatement ou près de 75 % des automobilistes ne sont pas satisfaits en la matière. Dans cette appréciation négative, rentrent en ligne de compte principalement l'aspect sécuritaire et la tarification ;
- La durée moyenne des cheminements piétons est de 10 minutes contre 20 pour la voiture et 22 pour le bus.

Tableau 3: Moyens de transport utilisés par les passants depuis leur domicile (en %)

Mode aller et retour	Vinâve d'Île	Saint-Lambert	Sainte-Marguerite	Longdoz
Voiture	34,7	24,5	16	42,5
Bus	31,1	52,4	10,8	20
A pied	30	20,9	71,6	36,2
Train	2,8	1,9	0,8	0,8
Deux-roues	1,4	0,3	0,4	0,5

Source : SEGEFA, ULG, 2002 : Habitudes de déplacement de la clientèle des commerces liégeois, Ville de Liège, Plan Fédéral des Grandes Villes.

⁵ SEGEFA, ULG, 2002 : Habitudes de déplacement de la clientèle des commerces liégeois, Ville de Liège, Plan Fédéral des Grandes Villes.

2.2. Contexte urbain et accessibilité de l'agglomération

L'agglomération de Liège a été divisée en trois périmètres selon l'importance des enjeux urbains et de circulation.

- Le périmètre P1 qui forme le centre-ville de Liège et qui comprend 8.800 habitants forme le cœur de notre cité ardente. Ce périmètre comprend 17.000 emplois et reçoit par jour la visite de plusieurs dizaines de milliers de visiteurs ;
- Le périmètre P2 entoure le centre et englobe tous les secteurs limitrophes. Il forme ce que l'on appelle plus communément *la zone urbaine dense*, c'est-à-dire une zone correspondante au fond de vallée mosane ;
- Le périmètre P3 comprend toutes les connexions autoroutières ainsi que les principaux pôles économiques et résidentiels de l'agglomération.

La Ville de Liège rayonne ainsi sur une agglomération de 500.000 habitants, soit beaucoup plus que sa population intra-muros (185.000 habitants). Elle présente ainsi la particularité de compter deux fois plus d'habitants en périphérie que dans la zone urbaine centrale. Quant à l'emploi, il est beaucoup plus dense au centre et dans la zone urbaine dense qui l'entoure (75.000 unités). En périphérie, il se concentre essentiellement dans le sillon industriel mosan et dans les parcs d'activités proches des autoroutes et de l'aéroport de Bierset en pleine extension.

Les contraintes topographiques et les sillons des différents cours d'eau de l'agglomération liégeoise ont orienté le réseau routier vers une structure radiale convergeant au centre de la ville. Ainsi, à quelques exceptions près, l'ensemble des routes nationales forme un réseau radial dense, très rarement entrecoupé par des éléments concentriques qui pourraient alléger le trafic de passage. Cette structure du réseau amène à des concentrations de trafic inadaptées dans la zone urbaine dense.

Le réseau autoroutier liégeois est généralement très chargé, avec deux secteurs proches de la saturation :

- Le Ring Nord avec 110.000 véhicules par jour, entre Loncin et Cheratte ;
- L'E25 au Sud, entre Grosses-Battes et Embourg avec 60.000 véhicules par jour.

Au niveau de la couronne autour de la zone urbaine dense comprenant les principales connexions autoroutières, la gestion des volumes de trafic n'est pas toujours évidente, avec plus de 500.000 véhicules les empruntant chaque jour.

En effet, les autoroutes et leurs très nombreux échangeurs offrent une capacité routière impressionnante pour l'accès à l'agglomération. Toutefois, cette offre entraîne des effets difficilement maîtrisables, puisqu'à partir des différentes branches autoroutières et des autres entrées de villes, c'est environ 220.000 véhicules qui, quotidiennement, pénètrent dans le centre par un réseau routier en forme d'entonnoir, à travers des quartiers d'habitats occasionnant, de ce fait, des nuisances importantes.

2.3. Structure générale du trafic dans le P2

L'examen des charges de trafic sur le réseau routier de la zone urbaine dense⁶ met bien en évidence qu'en 1998, avant l'ouverture de la liaison E25-E40, les flux les plus importants se retrouvent le long des cours d'eau, que ce soit :

- le long de la Meuse ;
- sur les quais de la Dérivation ;
- sur le boulevard de l'automobile et le quai des Ardennes ;
- sur les boulevards d'Avroy et de la Sauvenière.

Des volumes également importants proviennent du nord via la branche autoroutière de Vottem et de Burenville/Sainte-Marie vers les places du Cadran/Saint-Lambert et se diffusent de manière peu hiérarchisée dans un tissu urbain inapproprié pour un tel trafic.

Néanmoins, une partie de ce trafic emprunte déjà les branches autoroutières au vu des très importants volumes entrant et sortant à leurs extrémités.

Malheureusement, entre les différentes antennes autoroutières ou à l'échelle de l'agglomération, le trafic de transit échappe à toute maîtrise et profite :

- des nombreuses « trémies urbaines », court-circuitant les carrefours ;
- d'une régulation des feux tricolores visant à fluidifier au maximum chaque carrefour, avec une exploitation peu volontariste de la problématique : absence de contrôle d'accès, de priorité bus et piétonne.

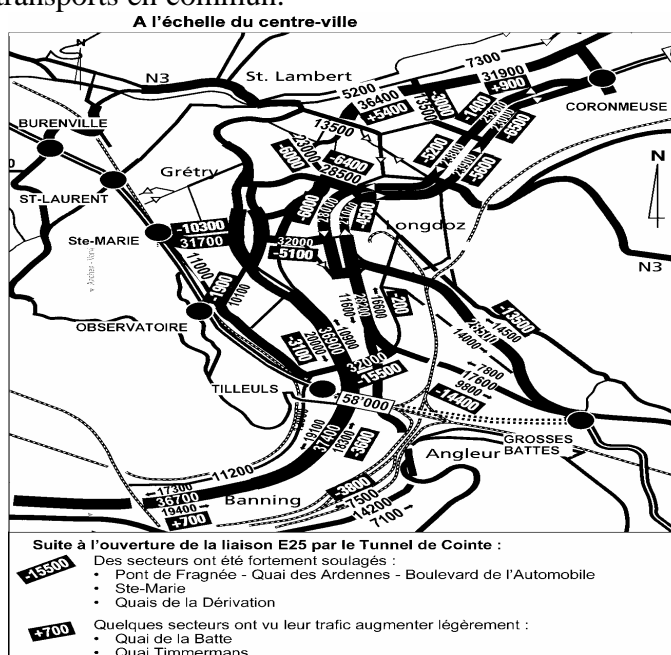
Ainsi, des grands flux de transit comme Sainte-Marie/Grosses-Battes, Pont de l'Atlas V/Grosses Battes et la vallée de la Meuse ne sont nullement contrôlés. La congestion de ces axes et de la plupart des ponts enjambant la Meuse et la Dérivation occasionne de nombreux désagréments aux quartiers proches qui voient défilier du transit local dans leurs rues, non adaptées à cette circulation.

L'ouverture de la liaison E25-E40 a permis de soulager le trafic dans les quartiers au sud de la ville et de récupérer de l'espace pour les transports en commun.

Les dernières données de trafic récoltées sur les artères principales de la ville mettent en évidence le report important de trafic passant au préalable sur le pont de Fragnée (1/3 de trafic en moins) sur la liaison autoroutière qui accueille chaque jour en moyenne 63.000 véhicules.

Cette liaison a également permis de soulager les quais de la Dérivation, le quai des Ardennes et le Boulevard de Froidmont.

Toutefois, avec le succès si fulgurant de l'E25-E40, sa saturation progressive aux heures de pointe va entraîner une hausse de trafic sur l'ensemble des autres pénétrantes de la ville.

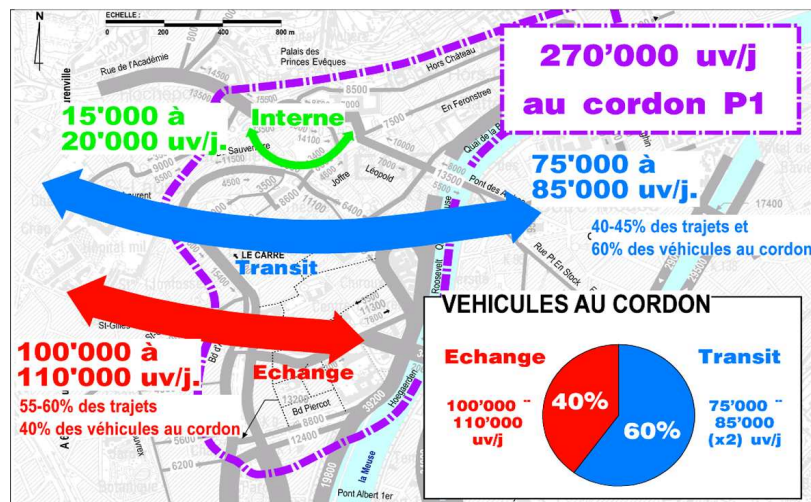


⁶ Comptages du MET et de TRANSITEC, réalisés en mai et septembre 1998. Figure en bas de page (Nov. 2000).

2.4. Structure générale du trafic dans le P1

Pour éviter les secteurs saturés, un trafic d'échange s'infiltré dans les quartiers. A l'échelle du centre-ville de Liège, le trafic de transit, avec environ 80.000 mouvements par jour, représente près de 40 % du trafic touchant ce secteur et 60 % des véhicules entrant-sortant au cordon⁷.

Il s'agit de mouvements considérables. Cela indique, déjà à ce stade de l'étude, qu'une réorganisation des déplacements, telle qu'une modification des itinéraires ou un changement de mode de transport, permettrait d'éloigner du centre un nombre très important de voitures qui ne lui profitent pas.



Le centre-ville reste très diversement accessible. En effet, contrainte par la topographie et l'urbanisation, l'accessibilité est relativement précaire, que ce soit en relation avec le Nord (le « goulet » débouchant sur la place du Cadran) ou avec l'Ouest (le passage à sens unique de Saint-Gilles). Pour ce qui est de l'accessibilité depuis l'Est, les contraintes fluviales et l'organisation des circulations engendrent des difficultés d'échanges entre Féronstrée et le quai de la Batte, entre les rives droite et gauche de la Meuse, du pont Kennedy au pont des Arches. Les liaisons transmeuses restent délicates et amènent du transit à travers Outremeuse et Longdoz, dans des rues très commerçantes. De plus, l'accès vers l'Est par la seule route de Fléron (N3) est particulièrement mal adapté.

Certains mouvements interdits ou contraints, à l'image de l'impossibilité de tourner à gauche du boulevard d'Avroy vers l'avenue Destenay, amènent à allonger les parcours d'entrée ou de sortie du centre-ville et occasionnent ainsi des détours inutiles.

Cependant, pour ce qui est de l'organisation de la circulation et de la desserte du centre-ville, les atouts ne manquent pourtant pas avec des éléments structurants tels que :

- la « colonne vertébrale » routière des boulevards d'Avroy et de la Sauvenière, directement raccordée à l'autoroute A602 par Sainte-Marie ;
- les quais en rive gauche de la Meuse, mais avec l'hiatus des quais Sur Meuse et Roosevelt qui oblige de rentrer à l'intérieur du quartier ;
- les trois principaux ponts (pont Albert 1^{er}, pont Kennedy et le pont des Arches) franchissant la Meuse.

⁷ uv « Unité véhicule » : Unité de mesure standard permettant d'établir le flux de trafic sur un axe (voiture = 1 uv ; 1 camion = 2 uv ; moto = 0,5 uv).

2.5. Offre et demande sur le réseau ferroviaire de la SNCB

Le réseau ferroviaire de l'agglomération liégeoise est très dense. La structure du réseau repose sur une étoile à sept branches. Deux axes dominant le paysage de l'offre ferroviaire avec des fréquences intéressantes:

- l'axe international Bruxelles-Liège-Aachen avec la liaison en TGV ;
- la dorsale wallonne Lille-Mons-Charleroi-Namur-Liège ;

Plus de 80 % des voyageurs se déplacent sur les axes à destination de Verviers, Bruxelles et Namur.

Les autres axes que sont Hasselt, Maastricht, le Luxembourg et Jemelle offrent des fréquences plus faibles.

Même si la fréquence est bonne pour des déplacements régionaux et nationaux, avec deux trains par heure et par ligne en moyenne, elle est nettement insuffisante pour rendre attractif un déplacement par le rail à l'intérieur de l'agglomération. La part de la SNCB dans le transport urbain est mineure.

L'agglomération est bien raccordée à ce réseau avec près de vingt gares en service, dont la principale, la gare des Guillemins, constitue le cœur du réseau. Les gares de Liège-Palais et de Liège-Jonfosse constituent les gares du centre-ville.

Les deux gares du centre-ville occupent respectivement la deuxième et troisième place en terme de fréquentation mais ne sont fréquentées que par 6.000 voyageurs par jour. Ces gares sont également frappées d'une connotation négative par leur caractère insécurisant.

Ainsi, avec une offre intéressante en terme de réseau, mais peu attractive en terme de fréquence sur les axes secondaires, l'usage du rail est :

- moyen à l'échelle régionale, puisque la gare de Liège-Guillemins occupe la troisième place des gares wallonnes après Namur et Ottignies, avec 28.000 voyageurs/jour ;
- très faible à l'échelle de l'agglomération.

De plus, cela fait dix ans que la fréquentation des gares liégeoises est stable, alors que, durant la même période, la mobilité globale a nettement augmenté.

2.6. Offre et demande sur le réseau des bus du TEC

Le réseau TEC liégeois essentiellement radial est constitué :

- d'un pôle central situé place Saint-Lambert, épaulé par les places Léopold, République-Française, Opéra et place Cathédrale ;
- d'un pôle excentré à la gare des Guillemins ;
- d'une colonne vertébrale, constituée par les boulevards d'Avroy et de la Sauvenière, reliant ces deux pôles ;
- de quatre axes forts, à savoir vers Ans, Herstal, Fléron et Seraing ;
- de quatre branches secondaires desservant Chênée, le Sart-Tilman (Domaine Universitaire et le CHU), le CHR/Sainte Walburge et Bressoux-Jupille.

Les usagers du TEC sont relativement nombreux : environ 180.000 voyageurs par jour sur le territoire communal. Toutefois, cette demande est très fortement concentrée, puisque le périmètre du centre-ville, y compris la gare des Guillemins, engendre les deux tiers des déplacements quotidiens. Le trafic interne à la zone urbaine dense correspond à un tiers des voyages effectués par jour.

La ligne urbaine 4 ceinturant le centre-ville transporte chaque jour 12 % de la clientèle de l'agglomération. Quant aux cinq lignes principales (4, 48, 12, 1, 10), elles font à elles-seules 40 % des voyageurs transportés dans l'agglomération.

On note que certains axes sont très chargés. Ainsi, des axes comme le boulevard d'Avroy, la rue des Guillemins, place Leman/gare des Guillemins,... sont fréquentés par plus de 1.000 bus par jour, donc par plusieurs dizaines de milliers d'usagers.

Même si, à l'échelle de la Wallonie, la fréquentation du réseau liégeois paraît élevée (120 voyages/an/habitant), elle peut être améliorée au regard des statistiques de fréquentation des villes allemandes et suisses (300 à 500 voy/an/hab). Signalons aussi, qu'en 15 ans, la clientèle des TEC a diminué de plus de 15 %. alors que la circulation routière a augmenté de 85 % durant ce même laps de temps.

La qualité du service pâtit d'une « vitesse commerciale » insuffisante dans la zone urbaine dense. Le manque d'aménagement dans le temps (priorité aux carrefours) et dans l'espace (sites propres) ainsi qu'une insuffisance dans la maîtrise des véhicules particuliers et dans leur stationnement sauvage entraînent de nombreuses irrégularités dans le service offert à la clientèle.

Actuellement, le TEC Liège-Verviers dispose de trois sites propres importants situés sur les boulevards d'Avroy et de la Sauvenière, sur Saint-Lambert/Cadran/Fontainebleau et sur quai le Saint-Léonard. Les autres voies réservées aux bus sont plus petites et sont dispersées sur le territoire communal. Elles se présentent sous la forme de bandes bus.

Le nombre de kilomètres en site propre du TEC LiègeVerviers représente à lui seul environ 75 % des sites propres de l'ensemble des TEC wallons.

2.7. Circulation deux-roues

A ce stade, il est difficile de connaître la demande en déplacement des cyclistes car il faut bien constater qu'ils sont rares dans nos rues. Néanmoins, depuis quelques mois, les cyclistes sont plus nombreux relayant ainsi un potentiel sous exploité.

Conscient du déficit de prise en compte des deux-roues dans notre paysage urbain, la Ville de Liège s'est dotée en novembre 1998 d'un plan d'itinéraires cyclables, réalisé par le bureau CRAU, qui vise à définir les liaisons prioritaires ainsi que les traversées sensibles pour les cyclistes.

Ce réseau doit pouvoir répondre aux différents usagers (utilitaire, loisir) en reprenant les cinq qualités que doit offrir un réseau d'itinéraires cyclables:

- la sécurité (tant du point de vue de la sécurité objective que subjective);
- la rapidité (restreindre les détours et la pénibilité) ;
- la lisibilité (visibilité de l'équipement et compréhension de son inscription sur le territoire);
- la cohérence (continuité des itinéraires, cohésion des aménagements dans le temps et dans l'espace) ;
- l'agrément (confort et inscription du réseau dans un projet plus global de qualité de vie en ville).

Ce réseau d'itinéraires de plus de 130 km est composé de trois types d'offres, une première destinée à la circulation dans la plaine, une seconde à la jonction avec les plateaux plus élevés et une troisième les reliant entre elles et visant à la fois les liaisons intra-quartiers, inter-quartiers et de loisirs.

De nombreuses difficultés ponctuelles et linéaires subsistent, à l'image des traversées de ponts ou de certains carrefours, ainsi que des éléments de parcours manquant.

Actuellement, une dizaine de rues dont l'axe pont d'Avroy, Cathédrale, rue du Pont et En Féronstrée ont été mises en Sens Unique Limité (SUL) et une centaine de range-vélos ont été implantés à travers le centre ville.

Par le biais de subsides régionaux, des premiers aménagements ont été entrepris entre Bressoux et le pont de Fétille et ce y compris Outremeuse essentiellement sous la forme d'une signalisation au sol. Ces aménagements seront poursuivis par une généralisation de S.U.L. dans le fond de vallée et en connexion avec les hauteurs ainsi que par des aménagements spécifiques en faveur du public scolaire.

Grâce aux Fonds européens FEDER-Objectif 2, la Ville créera plusieurs itinéraires cyclables dans le fond de vallée en connectant le centre ville aux quartiers périphériques (Botanique-Guillemins-Fragnée-Sclessin, Longdoz-Grivegnée-Chênée, Amercoeur-Bressoux-Jupille bas, Angleur, Saint-Laurent, Saint-Léonard-Coronmeuse).

En résumé, 2.400.000 € seront affectés à la réalisation d'itinéraires cyclables communaux et à leur promotion à l'horizon 2006.

Quant à la circulation des deux-roues motorisées, les motocyclistes disposent à l'heure actuelle, de seulement trois endroits spécialement réservés pour leur stationnement : à la place Cathédrale, à la place du Marché et en face de l'ancien bâtiment du journal «La Meuse » au boulevard de la Sauvenière.

On constate également que le stationnement dans les parkings en ouvrage leur est souvent interdit voire inaccessible.

La moto comme le vélo sont pourtant, de part leur faible encombrement, un excellent moyen d'éviter les encombrements en remontant les files de véhicules à l'arrêt. De plus, le stationnement d'une moto pose beaucoup moins de problèmes que celui d'une voiture. Une place de parking qui sera occupée par une seule voiture permet de garer en moyenne cinq motos.

Puisqu'il n'est pas protégé par une carrosserie et, de part sa faible adhérence, le motard est également très vulnérable à certains obstacles et aménagements routiers (marquages glissants, nids de poule, obstacles en dur et bordures en saillie comme îlot séparateur ou directionnel...).

2.8. Cheminements piétons

Il suffit de déambuler dans le centre-ville, le long d'artères commerçantes, à la sortie des écoles ou à proximité d'autres pôles générateurs de trafic comme les gares et grands arrêts de transports en commun pour se rendre compte de l'importance des flux piétons dans nos déplacements quotidiens.

Pour expliciter ces flux, nous disposons maintenant de comptages réguliers du trafic dans les principales artères commerçantes de l'hypercentre grâce aux stewards urbains de l'asbl Liège Gestion Centre Ville.

Ces flux constituent d'ailleurs un élément déterminant de la valeur des loyers des cellules commerciales et donc de l'attractivité des rues.

Sur base des comptages effectués en mai dernier (cf. tableau 4), il est possible de connaître les principaux flux piétonniers durant la période d'ouverture des magasins à Liège avec par exemple par extrapolation : Vinâve d'Ile (180.000), rue Pont d'Avroy (100.000), rue Saint-Paul (90.000), rue Saint-Gilles (60.000).

Ces chiffres sont intéressants car ils déterminent également la demande au niveau des traversées aux carrefours et donc leur calibrage.

Par exemple, la traversée de la rue Léopold seulement en direction de la rue de Bex accueille entre 7h45 et 8h45 autant de piétons que de véhicules, soit 1.600.

Tableau 4: Chiffres d'un comptage piétons en mai 2003 valable pour une seule direction de marche et sur un trottoir (temps nuageux et pluvieux) entre 9h et 18h.

	rue Joffre	rue Saint-Gilles	rue du Pot d'Or	rue Pont d'Avroy	rue de l'Université	rue Vinâve d'Ile	rue Pont d'Ile	rue Saint-Paul
Mardi	12.720	2.598	3.642	7.350	2.724	12.324	7.290	6.114
Samedi	14.700	1.734	7.938	9.456	4.788	19.284	15.846	9.126
Semaine (pas dimanche)	78.462	14.904	30.498	49.122	19.620	88.656	59.700	44.568

Source : L.G.C.V. asbl, 2003

Par sa configuration accidentée, la Ville de Liège dispose également d'une série d'escaliers publics monumentaux qui relie tant l'intérieur des quartiers que les quartiers contigus. Inscrits dans notre patrimoine urbain, beaucoup d'escaliers n'ont pu faire l'objet d'entretien faute de moyens.

Consciente du rôle de liaison de ces escaliers, la Ville de Liège a prévu un programme de rénovation d'une trentaine d'escaliers qui sont dans un état préoccupant.

Autre patrimoine exceptionnel à l'échelle du piéton, les nombreuses venelles, impasses, sentiers, galeries ou encore places, quais, terrasses, parcs et points de vue qui font de Liège un réservoir d'espaces propices à la marche.

Malheureusement, il existe des ruptures gênantes pour les déplacements à pied comme le boulevard de la Sauvenière-Avroy, les rues Fraigneux et de l'Académie autour de la place Hocheporte, etc. La rive gauche de la Meuse et les berges de la Dérivation souffrent également d'une rupture qui rend désagréable la promenade ou la circulation le long du fleuve. L'intérieur et les abords des gares pâtissent également de traversées piétonnes insécurisantes.

Ponctuellement dans des quartiers péricentraux, les espaces réservés aux piétons et les traversées de voirie sont insuffisants et insécurisants. Ainsi des trottoirs étroits, des revêtements différents ou en mauvais état dans les rues commerçantes rendent difficiles les cheminements des piétons.

Depuis plusieurs années, des associations ont sensibilisé la Ville aux problèmes et elles ont proposé des solutions pour une meilleure accessibilité des espaces publics et des transports publics aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR⁸).

Pour répondre à cette demande légitime, la Ville a mis sur pied depuis 3 ans, l'agence de conseil en accessibilité « Access + », chargée de remettre des avis sur la délivrance des permis d'urbanisme des lieux et bâtiments accessibles au public sur base de l'étude des plans des auteurs de projets. Avant la création de ce service spécialisé en accessibilité, un technicien avait déjà en charge d'examiner les autorisations de bâtir.

De nombreux efforts doivent encore être entrepris pour garantir une accessibilité à ces personnes dans l'ensemble des bâtiments et espaces publics. De plus, une attention toute particulière doit être assurée et suivie aux abords des écoles afin de garantir plus de sécurité.

⁸ Définition PMR par le CWATUP : personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer.

2.9. Stationnement

2.9.1. Centre-ville

Fin 1998, le centre-ville étendu aux Guillemins offrait près de 9.700 places de stationnement, dont 4.000 en voirie (40 %) et 5.700 en parkings en ouvrage et en surfaces aménagées (60 %).⁹

- Avec 760 places publiques pour 1.000 habitants, soit 0,76 place par habitant, l'offre en stationnement est élevée à l'image d'autres villes wallonnes. Si on la compare à celle d'autres centres-villes de taille similaire : 0,49 à Strasbourg et 0,62 à Lausanne, l'offre est abondante. Même constat en ce qui concerne le rapport places publiques au centre-ville pour 100 habitants + emplois qui est de 29 à Liège alors que dans les villes françaises on est autour de 22 places, dans les villes suisses-romandes on est à la moitié et dans les villes suisses-allemandes on se situe à moins de 10 places en raison d'une offre et surtout d'un usage en transport en commun beaucoup plus élevé.
- Les 4.000 places de stationnement sur voirie sont inégalement réparties sur ce territoire. Pour des questions d'urbanisation, de largeur des voiries et suite aux travaux d'aménagement de l'espace public, les places de stationnement ont été réduites dans l'hypercentre afin d'élargir les trottoirs et calmer le trafic.

Depuis mars 2001, 200 nouveaux horodateurs sont opérationnels. Ils couvrent désormais 5.125 emplacements au lieu des 3.483 emplacements des anciens parcètres. Désormais, les horodateurs couvrent tout le centre ville, les rues commerçantes avoisinantes ainsi qu'une partie des quartiers limitrophes (Jonfosse, Botanique, Guillemins, Fragnée, Outremeuse). Dans ces rues, les riverains domiciliés peuvent disposer d'une carte spécifique permettant de stationner sans limite de durée.

A cette extension est venue s'ajouter au 1^{er} janvier 2003 une augmentation de la tarification à 1 €h et de la redevance forfaitaire à 25€/jour.

L'offre payante sur voirie est scindée à hauteur de 45 % des emplacements à une durée limitée à 1h30 (zone orange). Pour le reste des emplacements, la durée est limitée à 3h00 (zone verte). Les emplacements de courte durée limités à 1h30 sont concentrés dans l'hypercentre et ses abords immédiats ainsi que dans les artères commerçantes attenantes afin d'offrir aux activités commerciales et économiques une disponibilité maximale par une augmentation du taux de rotation.

Pour assurer ce respect de la durée et donc la disponibilité des emplacements, un effort important a été fourni par la Police depuis un an pour contrôler plus intensivement les emplacements. En 2003, on approchera l'émission de 1,08 redevances par emplacement par mois.

En journée, 50 % des usagers des places de stationnement sur voirie sont des usagers de longue durée (plus de 3h00), squattant véritablement les places et laissant peu d'alternatives

⁹ Par sa méconnaissance, le stationnement privatif hors voirie n'a pu être pris en compte dans l'offre de stationnement.

aux usagers de courte durée, ainsi qu'aux résidents. Ainsi, le stationnement illicite constitue un véritable problème, que ce soit dans l'espace avec 700 véhicules/jour parkés illégalement, dans le paiement avec 75 % des véhicules en infraction ou encore dans le temps avec plus du tiers des automobilistes qui dépassent le temps maximum¹⁰.

- Avec près de 6.000 places de stationnement offertes en parkings en structure ou en surfaces aménagées, le centre-ville offre des potentialités très intéressantes, notamment à proximité de l'hyper-centre. Pour ces parkings, les enquêtes mettent en évidence de faibles occupations le matin et le soir, et des taux à peine supérieurs à 50 % durant la journée.

Près de la moitié de ces places sont réservées à des abonnés, qui en outre disposent des meilleures places, et ne peuvent ainsi être occupées par d'autres types d'usagers. De plus, lors de journées de fortes affluences, la réserve de capacité de ce type de parking n'est pas suffisante, nombre d'entre eux voyant leurs places « volantes » arriver à saturation en raison des places réservées aux abonnés.

Les principaux griefs à l'encontre des parkings en structure ou en surfaces aménagées sont les prix jugés prohibitifs ainsi que l'ambiance insécurisante qui se dégage de la majorité d'entre eux.

De manière générale, il apparaît d'ores et déjà que les problèmes de stationnement au centre-ville existent bien, mais ne sont pas dus à un nombre insuffisant de places, mais plutôt à une gestion qui doit encore être améliorée.

2.9.2. Zone urbaine dense

- Le périmètre urbain dense en bordure de l'hyper-centre offre près 13.900 places de stationnement, dont 93 % en voirie, soit une absence quasi totale d'offre en ouvrage. Une bonne partie de ces places sont à durée illimitée et gratuite. Les seules places payantes se situaient dans les rues commerçantes.

Avec un ratio de 0,21 places publique par habitant, l'offre de stationnement publique est faible par rapport au ratio du centre-ville (0,76 pl/hab). Même si la structure des usagers est différente de secteur à secteur, il est possible de dégager les similitudes suivantes :

- forte présence des résidents le matin, en particulier dans les quartiers de Fragnée, Bronckart et de Sainte-Marguerite ;
- peu d'alternatives de stationnement pour les usagers de courte durée alors qu'ils représentent 50 % des usagers sur l'ensemble de la zone ;
- le jour, la pression des usagers de longue durée est importante dans tous les secteurs et pénalise la demande existante de courte durée à proximité des commerces et services, ainsi que celle des résidents présents sur l'ensemble du territoire.

En résumé, dans la zone urbaine dense, l'occupation des places de stationnement est forte le matin de par la présence des résidents. La journée et le soir viennent s'ajouter d'autres usagers de longue durée qui laissent peu de réserve de capacité pour les usagers de courte durée. La rotation des véhicules est particulièrement faible à proximité de la gare et du centre-ville payant.

¹⁰ Extrait des relevés effectués par Transitec en 1998 dans le cadre du Plan de Déplacement et de Stationnement.

2.10. Sécurité routière

En tant que gestionnaire de voirie, la Ville de Liège joue certainement un rôle important dans la sécurisation des usagers.

Les chiffres sur la sécurité routière sont essentiels pour connaître le phénomène d'accidentologie et orienter les actions à entreprendre.

Les données proviennent de l'Institut National de Statistique et sont basées sur les déclarations d'accidents corporels des services de police. Les accidents avec des dégâts exclusivement matériels ne sont pas pris en compte. Or, il s'agit certainement de la majorité des accidents ayant lieu sur nos voiries.

Au niveau régional, la Wallonie figure parmi les régions où le nombre d'accidents corporels de la circulation routière est le plus important avec 170 décès/an/million d'habitants.

Pour remédier à cette situation, la Région wallonne à travers le Contrat d'Avenir pour la Wallonie actualisé, a prévu de réduire de 50 % les accidents corporels de la route d'ici 2010.

Ces accidents avec lésions corporelles se répartissent différemment sur nos routes.

Si la gravité des accidents sur les autoroutes est assez élevée, la fréquence d'accidents y est très faible, comparativement à celle observée sur les routes régionales.

En dehors des agglomérations, les routes régionales affichent une fréquence et une gravité d'accidents plus élevées que les autoroutes.

En agglomération, la fréquence des accidents est élevée mais leur gravité est moindre.

Tableau 5: Moyenne annuelle des accidents, fréquence et gravité, suivant le type de route, pour la période 1998-2000 en Wallonie

Moyenne annuelle de la période 1998-2000	Autoroutes	Routes régionales hors agglomération	Routes régionales en agglomération	Routes communales
Accidents	1520	3479	3724	5326
Décédés	88	264	99	117
Blessés graves	478	1273	774	1020
Déc+ Bg	566	1537	873	1137
Trafic : milliard de km parcourus	10,7	9,7	6,4	7,7
Fréquence : accidents/milliard de km parcourus	142	360	578	688
Gravité (D+Bg)/100 accidents	37,2	44,2	23,4	21,3
Gravité D/100 accidents	5,8	7,6	2,7	2,2

Source : Les cahiers du MET , 2002 : Trafic et sécurité sur les routes et autoroutes de Wallonie, Collection Trafics, n°15

En tenant compte de l'évolution du trafic qui ne cesse de croître chaque année, on peut considérer que la sécurité routière en Wallonie s'améliore de 5,5 % par an.

Les raisons qui sont à l'origine de ces accidents sont nombreuses. Parmi les plus importantes, on peut épingler une vitesse inappropriée aux lieux et aux circonstances de circulation, la fatigue, l'alcoolémie et la consommation de drogues,...

Sur Liège, le nombre d'accidents avec dégâts corporels reste stable depuis ces dix dernières années (cf. tableau 6) avec en moyenne 960 accidents/an. Il est toutefois à noter que la gravité des accidents a diminué ces dernières années (- 45 % en 10 ans pour les blessés graves).

En 2000, nous avons 0,58 victimes pour 100 habitants, soit 0,4 victimes/hab/km².

Par rapport à d'autres villes importantes belges, ces chiffres sont en deçà de la moyenne (0,7 victime pour 100 habitants, soit 0,72 victime/hab/km² (cf. tableau 7)).

Une autre constatation extraite de ce tableau est la proportion et le nombre beaucoup plus important d'accidents qui sont constatés sur les routes communales liégeoises. Il y a cinq fois plus d'accidents sur les voiries communales que sur les autres voiries.

Au niveau de la nature de la victime, les usagers des véhicules à moteurs occupent 75 % des victimes. Un piéton est quant à lui victime de la circulation presque tous les deux jours (cf. tableau 8).

Tableau 8: Nature de la victime (total de 1992 à 2000)

	Cumul	Proportion	Moyenne/an
Automobiliste et passagers	5408	61,4 %	601
Camion et camionnette	254	2,9 %	28
Motocyclette et cyclomoteur	1198	13,6 %	133
Bicyclette	276	3,1 %	31
Piétons	1533	17,4 %	170
Autre	132	1,5 %	15
Total	8801	99,9 %	978

Source : INS

Aujourd'hui, nous ne pouvons aller plus loin dans la définition précise des problèmes d'accidentologies et leurs origines sur Liège car la principale difficulté réside dans la constatation des accidents (ex : usage du formulaire statistique, localisation des accidents, relevé des accidents avec uniquement dégâts corporels, ...).

Tableau 6: Evolution des accidents corporels à Liège entre 1992 et 2001

Années	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nombre d'accidents	904	1062	1165	1091	957	907	895	955	750	917
Décédés	30	24	26	16	19	21	21	18	14	31
Blessés graves	88	69	96	109	65	62	86	80	58	49
Blessés légers	1158	1482	1476	1354	1232	1171	1150	1290	1000	1191
Total	1276	1575	1598	1479	1316	1254	1257	1388	1072	1271

Tableau 7: Répartition des accidents corporels sur les routes de Liège et comparaisons avec d'autres villes belges (2000)

	Nombre d'habitants	Densité	Nombre d'accidents corporels	Nombre d'accidents corporels sur autoroutes	Nombre d'accidents corporels sur routes régionales	Nombre d'accidents corporels sur routes communales	Tués 30 jours (1)	Blessés graves (2)	Tués + blessés graves (1+2)	Blessés légers (3)	Total (1+2+3)	Nombre de tués et blessés/100 d'habitants	Nombre de tués et blessés /hab/km ²
Liège	185639	2660,3	750	54	110	586	14	58	72	1000	1072	0,58	0,40
Anvers	446525	2183,5	1340	421	377	542	45	191	236	1644	1880	0,42	0,86
Bruges	116246	839,9	1049	17	689	343	9	85	94	1284	1378	1,19	1,64
Bruxelles	133859	4106,1	651	10	298	343	12	22	34	837	871	0,65	0,21
Charleroi	200827	1967	1112	76	507	529	28	207	235	1406	1641	0,82	0,83
Gand	224180	1435,2	580	192	257	131	16	79	95	719	814	0,36	0,57
Hasselt	68058	665,9	530	11	387	132	7	120	127	674	801	1,18	1,20
La Louvière	76568	1192,6	274	30	72	172	6	40	46	345	391	0,51	0,33
Louvain	88014	1555	771	57	396	318	1	34	35	933	968	1,10	0,62
Malines	75438	1157	459	26	240	193	7	82	89	556	645	0,86	0,56
Mons	90935	620,7	345	83	166	96	14	92	106	399	505	0,56	0,81
Namur	105419	600	591	62	264	265	18	67	85	713	798	0,76	1,33
Tournai	67379	970,9	216	46	132	38	13	81	94	232	326	0,48	0,34
Verviers	53148	1605,7	78	7	33	38	2	16	18	96	114	0,21	0,07

Sources : INS et IBSR

2.11. Transport et environnement

Le transport joue un rôle vital dans le développement du bien-être économique et social. Il est essentiel à la production des biens et services. Il répond en outre aux besoins de déplacement des personnes.

Il existe un grand nombre d'études et de rapports livrant des données sur l'identification et l'évaluation des impacts des divers modes de transport sur l'environnement.

Malgré quelques variantes et incertitudes bien compréhensibles dans une matière aussi complexe, ces études concordent sur les effets du transport sur l'environnement.

D'une manière générale, les impacts des transports sur l'environnement sont de deux natures :

- les effets dus à la présence des infrastructures : consommation d'espace, des effets d'altération du paysage, du patrimoine naturel et du patrimoine bâti, et des effets de barrière obstacle aux déplacements de personnes, isolement de quartiers, coupure des déplacements... ;
- les effets dus à l'exploitation et l'utilisation des différents moyens de transport : la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique (dégradation des bâtiments, santé,...) la pollution sonore, les vibrations, les accidents...

Parmi tous ces effets, le transport routier est le mode de transport ayant le plus d'impact sur l'environnement urbain de part la densité du réseau routier et la concentration des véhicules.

De nouveaux éléments appuient ce constat et amènent certainement à penser que son rôle global dans l'environnement urbain ne cesse de croître, en raison :

- d'un parc de véhicules en croissance constante ;
- d'une augmentation des déplacements effectués en automobile ;
- d'une augmentation de la distance moyenne parcourue annuellement par les voitures autour de 15.000 km/an ;
- d'une explosion du parc de véhicules diesel (+ 84 % en 10 ans en Belgique) responsable d'une grande partie des rejets en particules fines. A Liège, en 2002, on arrive à la même proportion d'immatriculation des véhicules essence et diesel (cf. tableau 9) ;
- d'un parc de véhicules en milieu urbain dont la moyenne d'âge est supérieure à la moyenne et donc qui pollue plus ;
- de surémissions liées aux départs à froid, aux petits trajets plus polluants, aux faibles vitesses et aux fréquentes accélérations et décélérations qui caractérisent les déplacements en milieu urbain ;
- d'une congestion plus marquée dans les villes occasionnant des pics de pollution.

Tableau 9: Evolution des immatriculations sur Liège en fonction du type de carburant.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Essence	15562	14190	13757	12717	12932	12487	12752	12926	12628	11211	10521
Diesel	6339	6516	6665	6828	6730	7189	7835	8254	9132	10200	10212

Source : ECODATA, Service public fédéral de l'Economie.

A titre d'exemple, en Wallonie, le trafic routier a augmenté de 32 % entre 1990 et 2000. Cette augmentation s'est surtout portée sur le réseau autoroutier (+ 56%), puis sur le réseau de routes régionales et provinciales (+ 26%) et enfin sur le réseau communal (+ 18%).

Pour contrer ces effets, d'importants efforts ont été réalisés ces dernières années pour en réduire son impact individuel à la fois en terme d'émissions (pots catalytiques, nouveau carburant, amélioration des moteurs...) et au niveau de l'infrastructure (revêtements, panneaux antibruit, réduction des vitesses...).

Sans conteste, la pollution sonore due aux transports constitue une nuisance importante, tant localement que globalement. A ce titre, la circulation routière est la source dominante en terme de bruit moyen en milieu urbain.

Très mal perçus par les riverains, les pics de bruit sont souvent liés aux deux-roues motorisés et aux voitures bruyantes.

En 1993, une première étude exploratoire menée par l'Université de Liège avait tracé une première carte du bruit sur les principales artères liégeoises.

Avec l'évolution du trafic et des moyens techniques d'études, ces renseignements sont aujourd'hui obsolètes. Pour se forger une opinion sur l'état du bruit routier à Liège, il faut pouvoir disposer d'éléments d'information fiables dont nous ne disposons pas actuellement.

Comme la pollution atmosphérique, le caractère temporaire et fugitif, la multiplicité des sources et de l'absence d'accident majeur sont diverses raisons qui mettent en évidence la difficulté d'étudier la pollution sonore.

3. Objectifs

Le succès du Plan communal de Mobilité, en tant qu'outil stratégique de planification de la mobilité et de l'accessibilité des personnes et des biens dans une ville comme Liège doit pouvoir se reposer sur des objectifs clairs et ciblés.

Dans un souci de rationalisation des outils stratégiques de planification et de liaison étroite entre les différentes réflexions touchant à d'autres matières, le Plan Communal de Mobilité s'inscrit pleinement dans le Projet de Ville (2003-2010) initié par le Collège avec la participation de l'ensemble des acteurs impliqués dans le développement de la ville.

Le Plan Communal de Mobilité concourt à la rencontre des objectifs stratégiques fixés par le Projet de Ville, tels que :

- Améliorer le bien-être des Liégeois dans leur vie quotidienne ;
- Renforcer l'attractivité de la Ville sur le plan économique ;
- Augmenter le nombre d'habitants ;
- Réduire les fractures sociales ;

De même, le Plan Communal de Mobilité doit pouvoir alimenter et faciliter les initiatives et projets prioritaires fixés par la Ville (plan triennal des travaux, projets urbanistiques, plan communal d'itinéraires cyclables, plan piéton,...) et d'autres partenaires tels que la Police locale (Plan Zonal de Sécurité), la Région wallonne (Programme Ravel, Direction des Routes de Liège,...), la société du TEC (Contrat de Gestion), la SNCB...

Ainsi, le développement harmonieux d'une ville et son habitabilité est étroitement dépendant de la stratégie de mobilité qu'on y mène. C'est principalement à ce niveau que le Plan Communal de Mobilité doit pouvoir répondre aux attentes des citoyens.

3.1. Objectifs adaptés aux différentes échelles urbaines

Les objectifs généraux de mobilité de la Ville sur son territoire et son bassin d'emplois sont de garantir:

- la qualité de vie, pour enrayer le phénomène de désurbanisation et redonner un cadre de vie de qualité, il faut garantir un bien-être notamment en modérant les flux de circulation transitant sur certains axes pour protéger les poches de quartier. Il faut pouvoir ramener la plupart des rues à un état d'espace public convivial pour tous;
- l'attractivité, en renforçant son rôle de pôle à la fois commercial, économique et culturel via une revitalisation de ces multiples centres urbains et une bonne intégration des futurs projets urbains dans leur contexte environnant (ex : Cité de l'audiovisuel au Longdoz, Gare des Guillemins et ses abords, Ilot des Grands Magasins...);
- l'accessibilité, en promouvant une bonne accessibilité multimodale et sécurisante pour tous les types d'usagers.

A l'échelle du centre-ville, le maître mot doit être la complémentarité. Il faut pouvoir offrir d'indispensables alternatives à la voiture et favoriser ce transfert modal. Chaque autre mode doit pouvoir se retrouver et être favorisé sur la voie publique. En général, la priorité sera donnée aux alternatives à la voiture particulière comme les transports en commun, les deux-roues et la marche à pied. Dans les secteurs commerçants, on favorisera les cheminements piétons, les deux-roues et les transports en commun tout en augmentant la capacité de parcage à l'attention des clients et résidents. Sur les pénétrantes, la priorité sera donnée aux transports en commun étant donné leur rôle essentiel dans l'apport de visiteurs. Quant à la voiture, si elle reste incontournable pour certaines fonctions dont l'habitat, ses impacts sur le centre-ville, tant en circulation qu'à l'arrêt, devront être réduits. Il faut pouvoir optimiser la gestion du stationnement au centre-ville de façon à satisfaire les demandes de stationnement qu'on souhaite privilégier et ainsi garantir l'accessibilité du centre-ville.

Pour la zone urbaine dense, il faut pouvoir développer une offre complémentaire aux voitures particulières en agissant par quartiers, par poches et par axes. Par exemple, profiter de l'ouverture de l'E25-E40 pour y canaliser le trafic de transit, pour favoriser les transports en commun et pour récupérer et embellir les espaces publics. Il faut pouvoir maîtriser le trafic et son évolution pour répondre à la mobilité actuelle et future en développant d'autres alternatives plus respectueuses de notre environnement et donc de notre qualité de vie.

A l'échelle de l'agglomération, ces objectifs visent une meilleure intégration et une harmonisation du système autoroutier dans l'agglomération pour qu'il joue davantage le rôle de voiries structurantes de transit et d'échange. De même, ces objectifs nécessitent la limitation du trafic de poids lourds et le transit des voitures sur les quais urbains.

Sur l'ensemble du territoire communal et de son agglomération, la recherche d'une politique de mobilité plus efficace passe inmanquablement par une politique d'aménagement du territoire et d'utilisation du sol qui intègre absolument les objectifs de densification du bâti, de mixité des fonctions et d'adéquation de la localisation des activités avec leur profil de mobilité et de besoin d'accessibilité.

A côté de cette approche d'une politique de mobilité durable qui vise tant les infrastructures que l'offre en mobilité, la Ville doit parallèlement s'attacher aux comportements et à la demande de mobilité ainsi qu'à l'apprentissage à d'autres modes plus respectueux de notre qualité de vie.

3.2. Objectifs prioritaires

Voulant exprimer ses intentions en matière d'objectifs de la manière la plus claire possible, la Ville a décidé outre les définitions de priorités au niveau qualitatif, d'y adjoindre des priorités quantifiables.

Cette volonté a d'ailleurs été exprimée à de nombreuses reprises par les citoyens lors de la consultation.

Pour mettre en liaison étroite les priorités qualitatives et quantitatives, elles ont été regroupées sous la forme du tableau présenté ci-dessous (cf. Tableau 10).

Pour les atteindre, une série de propositions et une hiérarchisation d'actions opérationnelles sont proposées dans les chapitres 4 et 5 du présent plan.

Ces objectifs ne seront atteints que via l'assurance d'une bonne coordination et de la définition de priorités semblables avec d'autres niveaux de pouvoir par l'intermédiaire de leur propre plan stratégique (Contrat d'Avenir, MET, SRWT, TEC, SNCB,...).

Tableau 10 : Objectifs qualitatifs et quantitatifs du Plan Communal de Mobilité à l'horizon 2010

	Amélioration de la qualité de vie des habitants	Amélioration du cadre de vie et de la qualité des espaces publics	Renforcement de l'attractivité de la ville	Réduction des nuisances des déplacements	Amélioration de l'accessibilité pour les modes non motorisés	Susciter des changements de comportement
Réduction de 50 % des accidents corporels de la route						
Restreindre à hauteur de 20 % le trafic de transit dans l'hyper-centre						
Ne plus permettre le transit à l'intérieur des quartiers						
Rendre accessible le centre ville aux Personnes à Mobilité Réduite						
Réaliser 130 km d'itinéraires cyclables						
Atteindre 10% de part modale en faveur du vélo au centre ville						
Atteindre un taux de rotation de 8 et de 4 véhicules/emplacement respectivement dans les rues commerçantes et à proximité						
Réduire le stationnement illicite à une part négligeable						
Aider le transport public à accroître sa fréquentation de 15 %						
Réduire l'impact sonore de la circulation sur les grands axes						
Mettre en place de nouveaux services de déplacement						

4. Propositions d'actions

Si un des objectifs prioritaires du PCM est d'améliorer l'habitabilité de la ville, il est impératif de maîtriser la circulation automobile au sein de l'infrastructure existante et de mieux intégrer les autres modes dans l'espace public.

Cette contribution à la maîtrise des déplacements motorisés passe avant tout par une gestion de la demande de déplacements à l'échelle de l'agglomération liégeoise basée essentiellement sur :

- 1) une politique d'aménagement du territoire ;
- 2) sur l'offre d'un concept multimodal attractif ;
- 3) sur une sensibilisation et la formation des publics cibles à des modes de déplacements alternatifs.

La définition, la recherche et l'élaboration d'un concept multimodal de déplacement se basent sur une série d'actions fondées sur un cadre général d'orientations. Ces différents outils qui touchent aussi bien l'organisation de la circulation, la hiérarchisation, la régulation, le stationnement et l'intermodalité, sont développés dans les paragraphes suivants. Ces actions rassemblent des propositions à court et à moyen terme.

En outre, des efforts de partage de l'espace public doivent être entrepris en vue de promouvoir d'autres alternatives à la voiture particulière pour les déplacements urbains comme les transports en commun, les deux-roues et la marche à pied en vue de redonner un espace de vie de qualité aux habitants et aux visiteurs. Ces points seront développés dans ce chapitre.

4.1. Induire des changements de comportement

4.1.1. Aménagement du territoire

S'il est démontré par de multiples études que la dispersion des habitants dans l'espace rural et l'éclatement des activités (commerces, équipements de bureaux et de semi-industriels, artisanat,...) ont été rendues possibles par l'émergence de l'automobile, cette organisation montre de plus en plus des signes de faiblesses économiques et spatiales que la mobilité peut expliquer en partie (ex : budget et temps consacrés aux déplacements au sein des ménages, instabilité et flexibilité des emplois,...).

Pour maîtriser en partie ces déplacements motorisés qui se complexifient en raison de la multiplicité de leurs motifs et de leur dispersion dans le temps, la Ville doit pouvoir proposer une politique d'aménagement du territoire qui réponde à cette évolution.

Deux orientations d'aménagement du territoire apparaissent fondamentales pour maîtriser le trafic automobile et ses effets sur l'environnement :

- limiter l'étalement urbain et structurer l'agglomération autour des axes lourds de transports en commun ;
- renforcer le niveau de service des centralités pour augmenter leur attractivité, afin de créer une culture de la ville de proximité. Cela permettra, en réduisant les distances de déplacement, d'augmenter le potentiel de déplacements transférables de l'automobile vers les modes de proximité.

Cette maîtrise des déplacements motorisés en nombre et en distance-temps, nécessite l'adoption d'une politique d'aménagement du territoire ciblée principalement autour de deux actions que sont la localisation des activités et l'offre de stationnement.

La localisation des activités est un facteur important dans la manière dont les gens vont se déplacer.

L'adoption d'une politique de localisation des activités doit être à la croisée des besoins en mobilité de l'activité et de l'accessibilité par les différents modes de transport des lieux étudiés. Les besoins en mobilité sont fixés prioritairement selon l'importance du potentiel d'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

Ainsi, il faut préconiser l'installation d'activités génératrices d'importants déplacements qui présentent un profil urbain¹¹ (activités de types administratives, services, établissements scolaires, commerces...) à proximité immédiate des nœuds de communication des réseaux urbains (gares, terminal de bus...).

L'intégration de cette philosophie doit être préconisée à travers l'instauration de certains principes dans les dispositifs réglementaires mis en place par le législateur (schéma de structure communal, plan communal d'aménagement, règlement communal d'urbanisme, charges d'urbanisme).

Cette politique de localisation des activités s'inscrit dans le long terme. Les résultats d'une telle politique sont difficiles à évaluer car ils sont masqués par la tendance du marché telle que :

- la demande de nouveaux logements dans un environnement peu dense ;
- la concentration de la production de biens, du commerce, des loisirs et autres services à l'intérieur de pôles d'attractions importants, également localisés dans des zones périphériques peu denses, dont l'accessibilité repose uniquement sur la voiture et la croissance globale de la mobilité.

¹¹ Regroupe des activités qui génèrent des importants flux de personnes pour une emprise au sol réduite par rapport aux déplacements générés. Il correspond à des activités dont la demande de déplacements fait appel à l'ensemble des modes (modes lents et transports en commun aussi bien que la voiture) et où les flux de marchandises y sont limités par rapport aux flux de personnes.

Cette politique visant à préserver une mobilité alternative à la voiture est donc une politique qui tend à infléchir ou canaliser les tendances actuelles. Elle sera donc par nature, difficile à mettre en œuvre et va devoir s'inscrire dans un ensemble de mesures cohérentes axées vers cet objectif fixé es par la Région.

En marge de l'aménagement du territoire qui régit principalement les besoins de déplacement, une mesure particulière d'urbanisme a déjà montré ses preuves en matière de maîtrise de l'usage de l'automobile, à savoir la disponibilité d'une place de stationnement au lieu de travail.

De nombreuses études montrent que le caractère limitatif du stationnement au lieu de travail conditionne de manière variable (contraintes locales, efficience des transports publics, phénomènes sociologiques) mais forte le report modal.

Sur Liège, une enquête a montré que cette disponibilité de stationnement avait également un impact important sur l'usage de la voiture pour se rendre à son lieu de travail (cf. tableau 11).

Tableau 11: Type de stationnement utilisé par les employés de trois entreprises du centre ville de Liège

	ING (ex BBL)	CPAS	SMAP
Employés en voiture	66,8%	48,8%	83,0%
P. Société gratuit	8,8%	12,6%	82,2%
P. Hors voirie et payant	34,4%	6,3%	2,0%
P. Hors voirie et gratuit	9,6%	2,1%	0,0%
P. Sur voirie et payant	9,6%	70,5%	9,2%
P. sur voirie et gratuit	37,6%	8,4%	6,6%

Source : Geoffrey Perpinien, 2002 : Le comportement de mobilité d'entreprises en milieu urbain, édition Kluwer

Ce constat a incité la Région de Bruxelles-Capitale qui, dans un souci d'amélioration de la fluidité de la circulation et de traitement des problèmes liés à la mobilité individuelle motorisée, à adopter une circulaire visant la recommandation d'un quota maximum d'emplacements lors de la délivrance du permis d'urbanisme en fonction de la desserte en transport en commun et du type d'activités rencontrés.

La Région flamande a, quant à elle, rédigé une convention de mobilité avec certaines communes volontaires qui adoptent une certaine gestion du stationnement.

Le principe de «*stand-still*» qui impose le statu quo du nombre d'emplacements de parcage dans une zone déterminée est inscrit dans la convention de mobilité. Ainsi, aucune augmentation du nombre de places de parkings publics n'est autorisée et la création d'emplacements de stationnement dans un immeuble public impose la réduction d'un nombre équivalent en voirie. Les objectifs de ce principe sont de maîtriser l'utilisation des voitures privées et d'éviter toute concurrence avec les transports en commun.

4.1.2. Faire connaître et développer de nouveaux services

La Ville avec ses forces vives doit aussi promouvoir l'utilisation de nouveaux comportements en favorisant l'installation de nouveaux services aux différents usagers qui utilisent notre espace public.

Pour ce faire, une politique de marketing basée sur de nouveaux produits spécifiques au milieu urbain doit être établie afin de renforcer l'attractivité et l'image de marque de la ville.

Parmi ceux-ci, nous pouvons citer la récente inauguration de trois stations de voitures partagées (carsharing) qui devraient, à terme, atteindre une dizaine de stations. La promotion des parkings en ouvrage par le biais de rabais tarifaires grâce aux achats effectués au centre ville est un autre service intéressant pour accroître l'attractivité du centre ville.

Ces services doivent être résolument tournés vers une autre utilisation des modes de transport actuels ou réhabiliter des usages oubliés et pourtant efficace en ville.

De même, il est souvent utile de constater que les utilisateurs de l'espace public ne connaissent pas ou réagissent mal à un aménagement ou à une décision faite d'information et de sensibilisation.

Il est donc important que la mise en œuvre de toute mesure de gestion tant de l'offre que de la demande suppose au préalable, pendant et après sa réalisation, de l'information et de la sensibilisation des utilisateurs en replaçant cette mesure ou aménagement dans son cadre global.

Ces utilisateurs de mobilité ne pourront que mieux comprendre la légitimité d'une mesure que s'ils ont une relativement bonne connaissance et acceptation de sa finalité.

La mise en exergue, dans le diagnostic, de l'impact des mauvaises habitudes dans les pratiques de déplacements actuelles conduit à retenir des actions visant à infléchir les comportements des usagers pour tous les modes de déplacements. Elles devront permettre d'accélérer la prise de conscience des citoyens par rapport aux enjeux relatifs aux aménagements préconisés par le Plan Communal de Mobilité.

Ainsi, la promotion des aménagements existants et à venir (carte des itinéraires cyclables, carte de promotion de la marche à pieds, carte d'accessibilité des parkings,...) sont autant de moyens pour valoriser l'existant et inciter les usagers à adopter un autre comportement.

En raison de leur prédominance dans le centre urbain, le public scolaire et les grandes institutions pourvoyeuses d'emplois sont deux générateurs de trafic qui doivent faire l'objet d'une attention toute particulière en matière de sensibilisation de leur déplacement.

Pour ces générateurs de trafic, des plans de gestion de déplacements et des campagnes ciblées sur la sensibilisation et la formation sont recommandées.

4.2. Concept multimodal d'organisation des déplacements

Un véritable concept multimodal de déplacement doit pouvoir se mettre en place ces prochaines années en se basant :

- sur une offre autoroutière concentrique forte à développer à l'Est et au Sud de l'agglomération pour permettre aux flux internationaux, nationaux et régionaux de contourner la ville doublée de mesures d'accompagnements permettant de réduire le trafic de transit sur les principaux axes d'accès à la Ville ;
- sur une desserte en transport public de qualité dans la zone urbaine dense et dans les quartiers périphériques : à développer (structure et fréquence), à renforcer (priorité aux carrefours, bande bus,...) et dégager de nouvelles opportunités (ex : combinaison taxis-bus, service porte à porte, city-bus...) particulièrement adaptées à la vie urbaine ;
- sur un réseau de transport en commun fort le long de plusieurs axes de structuration ;
- sur la création de points d'échanges intermodaux permettant :
 - de capter des usagers automobiles aux portes de la zone urbaine dense, pour les reporter sur le réseau TEC (P+B à 3-4 km du centre-ville) avec des liaisons rapides ;
 - de capter des usagers automobiles aux portes de l'agglomération, pour les reporter sur le train et le réseau urbain dont on aura augmenté la fréquence (P+R à 5-6 km du centre-ville) ;
- sur la mise en place d'une politique de stationnement cohérente, permettant de favoriser notamment les résidents et les usagers de courte et moyenne durée (fréquentation des commerces, des services) ;
- sur une valorisation de l'usage des modes doux (piétons, deux-roues), en complémentarité des autres modes, grâce, entre autres, à une amélioration de la continuité des itinéraires (ex : franchissement de la vallée), de la sécurité aux carrefours, du confort (largeur des trottoirs) ;

En marge de ces orientations, des pistes et études sont à envisager afin de répondre au mieux aux objectifs de reports modaux ou d'un meilleur usage de l'espace public :

- sur la structure du réseau des transports en commun ;
- sur la problématique des livraisons ;
- sur le jalonnement et la surveillance du stationnement payant en voirie et en ouvrage,...

Au niveau du trafic des poids lourds même si la liaison E25-E40 a permis de soulager la ville d'une bonne part de transit, certains quartiers souffrent encore du passage régulier des camions inappropriés au gabarit des voiries et leur espace environnant (Angleur, Chênée, Grivegnée...).

4.3. Organisation de la circulation et hiérarchisation

4.3.1. Accessibilité

En terme de grandes orientations pour l'accessibilité à notre territoire communal, le concept même d'organisation de la circulation vise à valoriser les réseaux forts de la ville, offrir une meilleure lisibilité des accès à la ville et protéger les quartiers riverains des contraintes de transit et de fuite.

La rocade formée par l'E42, l'E40, la liaison E25-40, l'A604 constituent un outil d'accueil des flux importants d'échanges concentriques à l'échelle de l'agglomération et de contournement pour les flux internationaux, nationaux et régionaux. Ce réseau devra être fermé et valorisé avec le tronçon Cerexhe-Heuseux/Beaufays pour former une véritable rocade de contournement.

Des radiales de pénétration permettront d'accéder au centre: Burenville, Sainte-Marie, Tilleuls, Grosses-Battes, N3-Herve, E26-Cheratte et le Boulevard Zénobe-Gramme/Quai Saint-Léonard. D'importantes mesures viseront également à favoriser et prioriser les transports publics sur ces axes.

Les radiales qui relient cette rocade au centre de Liège passent d'un contexte interurbain à une structure plus urbaine. Dès lors, un réseau de portes ceinturant le centre-ville sera identifié à partir du réseau concentrique formé par la nouvelle liaison E25-E40, le boulevard des Hauteurs et la liaison Bodson-Mutualité. Cet anneau ceinturant le centre-ville est un cordon où on doit marquer psychologiquement la délimitation du centre-ville pour que les usagers adaptent leur comportement et à partir duquel on doit accorder plus d'importance aux autres modes.

A l'heure actuelle, avec l'ouverture de l'E25-E40, on a observé sur les quais de la Dérivation une diminution moyenne de trafic de 20% et de 45% pour les poids lourds ainsi qu'une réduction de la vitesse suite aux contrôles. Malheureusement, le gabarit restant toujours celui d'une autoroute urbaine, les quais risquent d'attirer à nouveau du trafic avec la saturation progressive de la liaison aux heures de pointe.

Une fois arrivés dans le centre-ville, les véhicules pourront utiliser le réseau interne fort en s'appuyant sur les quais de la rive gauche de la Meuse, le pont Albert 1^{er}, les quais de la Dérivation.

A partir de ce réseau, les automobilistes pourront rejoindre le cœur des quartiers, sans transiter par ceux-ci, via les quais et les pénétrantes urbaines, afin de garantir et redonner une viabilité à ces zones de vie. Cette gestion de la circulation permettra de pacifier les quartiers.

4.3.2. Hiérarchisation

Cette démarche d'accessibilité maîtrisée implique une hiérarchisation, une réaffectation des rôles des voiries qui passent notamment par un recalibrage et des aménagements adéquats. Ainsi, la hiérarchie prévoit la structuration du réseau interne sous quatre catégories :

- le réseau autoroutier qui accueille les flux (inter)-nationaux et régionaux de transit ainsi que les flux d'échanges de l'agglomération ;
- le réseau principal qui relie les réseaux périphériques (autoroutes, radiales) entre eux et avec le centre-ville, assurant le passage des grands flux d'échanges et du trafic de petit transit ;
- le réseau secondaire qui prolonge le réseau principal, en bordure des quartiers, pour y collecter le trafic d'échange ;
- le réseau de desserte qui se situe à l'intérieur des quartiers dont le rôle se limite à l'accessibilité de ces quartiers.

Les principales évolutions sont la délimitation de quartiers homogènes et la valorisation d'axes principaux les contournant (ex : Quai Saint-Léonard par rapport au Quartier Nord,...) ainsi que l'instauration quasi généralisée d'un statut de desserte aux voiries internes aux quartiers. Ces options amèneront par exemple à recalibrer les quais de la Dérivation qui perdront leur statut d'axe Nord-Sud de l'agglomération et à les intégrer dans des liaisons transmeuses est-ouest en distribuant le trafic sur des itinéraires plus propices.

A l'échelle de l'hyper-centre, il y a un réseau de ceinture à valoriser en maîtrisant et en recalibrant les principales pénétrantes (rue Léopold, boulevard d'Avroy, avenue Destenay) à l'image du récent aménagement du boulevard de la Sauvenière . Il faut également améliorer les accès via les quais en créant un tourne-à-gauche vers Destenay, en valorisant Destenay et en le connectant plus aisément aux quais.

Pour les circulations internes, il est nécessaire d'organiser la circulation en boucles afin de maîtriser le trafic de transit à travers le semi-piétonnier, de récupérer de l'espace public et d'améliorer la convivialité pour les piétons, cyclistes et les transports en commun. Ainsi, la maîtrise du trafic des voitures particulières sur Régence-Université, sur Sauvenière-Quais via la rue Charles Magnette et la mise en double sens du quai Roosevelt font parties des priorités.

4.4. Exploitation des carrefours

Pour consolider et renforcer le rôle des voiries définies au point précédent, une stratégie de régulation c'est-à-dire d'exploitation des axes et carrefours est proposée. Cette technique vise à assurer le contrôle d'accès par la gestion des phases de feux.

La stratégie de régulation proposée permet de satisfaire aux objectifs suivants :

- maîtriser la pression de la voiture sur les corridors reliant les autoroutes à la ville ;
- protéger l'engorgement du centre-ville par la mise en place d'une ceinture de contrôle d'accès ;
- mettre en place un plan de déplacement adéquat au centre-ville ;
- gérer intelligemment les phases de feux en fonction de la circulation ;
- offrir une priorité aux transports en commun à l'approche des carrefours via des sites propres et par leur priorisation dans le franchissement de ces carrefours ;

Pour mettre en place cette stratégie, cinq grandes étapes ont été définies :

1^{ère} Etape (A):

C'est l'étape la plus urgente, car elle permettra d'adapter les quelques quarante carrefours directement concernés par la liaison E40-E25 aux reports de trafic constatés. Lors de cette étape, il faudra tenir compte des contraintes de régulation relatives à la mise en place des itinéraires de déviation en cas d'incidents sur la liaison E40-E25 et des plans d'accès d'urgence pour les secours. 24 carrefours ont été étudiés récemment pour en adapter la programmation et parfois l'aménagement. Ils devraient être re-programmés prochainement.

2^{ème} Etape (B):

C'est une étape stratégique pour les bus. Elle accompagne la mise en place du système d'aide à l'exploitation (SAE) sur la N3, entre Beyne-Heusay et Fontainebleau et d'Ans. Dix-sept carrefours sont concernés auxquels il faut ajouter les carrefours étudiés sur la commune d'Ans dans le cadre de leur plan communal de mobilité.

3^{ème} Etape (C):

Cette étape complète les dispositifs de protection de l'hyper-centre et de « contrôle d'accès ». Elle devra être réalisée avant la mise en œuvre des modifications de circulation prévues au centre-ville. Elle touchera plus ou moins vingt-cinq carrefours.

4^{ème} Etape (D):

C'est l'étape qui constitue le plan de déplacement au centre-ville. Elle concerne environ vingt-deux carrefours.

5^{ème} Etape (E):

Cette étape permettra d'adapter les corridors d'alimentation de la vallée de Liège à la nouvelle fonction qu'ils seront amenés à remplir. Cet axe concerne environ quatorze carrefours.

4.5. Stationnement

La Ville de Liège s'oriente vers une politique de stationnement visant à satisfaire les chalands, les visiteurs et les résidents. Plus précisément, les objectifs poursuivis par la Ville de Liège sont de six ordres :

- favoriser le stationnement des résidents à l'échelle de tout le centre-ville ;
- favoriser les usagers de courte durée (clients de commerces, visiteurs,...) à proximité des zones commerçantes en augmentant la rotation des véhicules dans ces rues par la limitation de la durée de stationnement;
- favoriser les usagers de moyenne durée (clients, visiteurs de services et d'habitants,...) dans certains secteurs où les activités de services et libérales se mélangent avec des commerces et des zones plus habitées ;
- étant donné que les places sur voiries sont limitées, il faut restreindre l'utilisation des places de stationnement pour les usagers de longue durée qui squattent les emplacements pour toute la journée au dépend d'autres utilisateurs ;
- sensibiliser les instances fédérales à la création de nouvelles dispositions réglementaires en la matière (dépenalisation du stationnement payant sur voiries, délivrance d'une deuxième carte pour les riverains, facilités pour les prestataires de services médicaux et para-médicaux...);
- augmenter le nombre d'emplacements pour les personnes handicapées.

Des mesures telles qu'une politique tarifaire progressive devront être prises en vue de favoriser les usagers de courte durée, notamment en étudiant la possibilité d'offrir une première période gratuitement ou à prix modique. Il faut également dissuader les usagers de longue durée de venir occuper des places stratégiques toute la journée. Ceux-ci risquent également de se déplacer vers les secteurs limitrophes du centre-ville et ainsi y créer une pression supplémentaire au détriment des résidents. Dès lors, des zones de stationnement réservées aux résidents devront être fixées en concertation avec les habitants, les commerçants et les comités de quartier.

- Un projet pilote de création de 1000 emplacements réservés aux résidents sera proposé en 2004 dans les quartiers à la lisière de la zone horodateurs.

Une politique répressive plus assidue sur ces zones est également un gage d'une meilleure rotation des véhicules. De cette politique, on améliore l'accessibilité des visiteurs en leur garantissant une utilisation optimale des places de stationnement à proximité de leur destination. L'ensemble des pratiques délictueuses doit être sanctionné.

Cette mise en place de la politique implique d'offrir des alternatives à l'attention des usagers de longue durée. Plusieurs alternatives sont envisageables, comme :

- laisser sa voiture à domicile ou à proximité d'un arrêt en transport en commun et venir via ce mode (Parking-Relais P+R);
- rejoindre les parkings en ouvrage en tentant d'obtenir une diminution des tarifs pratiqués, sur base d'un accord entre le Commerce liégeois, les gestionnaires de parkings et la Ville ;
- faire du covoiturage qui demande une organisation «clé sur porte » le plus souvent dans le cadre de plans de déplacement d'entreprises;
- utiliser un autre mode de déplacement comme un deux-roues (vélo, moto) ;

- A l'avenir la Ville, en collaboration avec les partenaires régionaux et les autres communes, devra mettre en place une série de parkings d'échanges sécurisés pour les travailleurs et autres visiteurs de longue durée (> 3h) en relation avec des lignes de transport en commun attractives (fréquence, vitesse, prix, horaire, confort). Ces parkings d'échanges ne devront pas devenir de nouvelles polarités commerciales au risque de porter préjudice aux activités économiques du centre ville.
- Toute opportunité en matière de construction de nouveaux parkings dans le centre ville doit être accompagnée impérativement d'un gain appréciable d'espace public en faveur d'autres activités que le parcage. De même, pour répondre aux besoins des habitants et travailleurs, la tarification de ces nouveaux parkings doit être attractive.
- Pour garantir une bonne fluidité de la circulation à la fois pour les personnes et les biens, il sera nécessaire d'appliquer une réglementation et une organisation sur les livraisons. Cette réglementation devra être précédée d'une étude fine et concertée avec les commerçants et les transporteurs pour qu'elle soit proche des considérations et contraintes de chacun des intervenants de la chaîne de transport.

4.6. Mesures en faveur des divers réseaux de transport en commun

Le respect des horaires passe par une plus grande fluidité de la circulation des bus. Ces gains potentiels peuvent être obtenus :

- à l'approche des carrefours avec la mise en place de sites propres ;
- aux carrefours, en accordant la priorité aux bus via un système d'aide à l'exploitation, qui permettra de dialoguer entre les bus en approche et les carrefours à feux ;
- sur les axes, où il faut garantir la progression des bus, par une meilleure maîtrise des voitures particulières et du stationnement gênant (double file, stationnement sauvage, livraison,...).

Si aucun site propre important n'a été mis en service ces dernières années, de nombreux aménagements facilitant la circulation des autobus ont pu être réalisés grâce à la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT).

Ainsi, parmi les réalisations, on dénombre des bandes-bus sur le pont de Fragnée (deux-sens), rue Paradis, rue de Herve, rue de Camel, Saint-Pholien, pont des Arches, avenue de l'Observatoire, rue Ernest Solvay (deux-sens) et l'accès à l'Opéra. D'autres opérations de marquage en collaboration avec la Police (striages de zones non accessibles aux véhicules privés, ...) veillent également à assurer une meilleure régularité dans le service.

Il conviendrait de permettre la circulation des taxis en course sur ces sites propres. Ainsi l'utilisation de ces infrastructures serait maximisée. En réduisant le temps de parcours, le coût de ces prestations de services par les taxis serait ainsi diminué.

A l'avenir, des mesures prioritaires aux carrefours à feux devront être portées sur des secteurs stratégiques comme les Guillemins avec la nouvelle gare, la N3, le Pont Kennedy et alentours, le quai Saint-Léonard, Outremeuse, Amercoeur, place Leman, Théâtre-de-Verdure...

Toutefois, ces mesures d'amélioration de la vitesse commerciale ne peuvent s'opérer au détriment de la desserte des quartiers (ex : Sainte-Marguerite, rue des Guillemins).

Grâce à l'intervention de la SRWT, des investissements importants ont été entrepris pour améliorer le confort et la lisibilité des arrêts. En mai 2000, on a inauguré en outre les deux nouveaux terminus au centre de Liège que sont Opéra et République française qui ont permis de regrouper à ces arrêts les anciens terminus du 48, du 9 et ceux des lignes débouchant à la place Xavier-Neujean.

Cette réorganisation entamée depuis plusieurs années dans l'hyper-centre a permis d'assurer une plus grande visibilité en dédiant les terminus par grandes destinations géographiques (ex : place Léopold pour le Nord, place Saint-Lambert pour l'Ouest et les lignes intra-urbaines, place de l'Opéra pour le Sud, place République-Française pour l'Est).

De même, le système d'information aux arrêts et les indications sur les prochains arrêts à l'intérieur des lignes urbaines principales sont une première étape vers une amélioration du service offert aux voyageurs.

En tant que pourvoyeuse d'une part conséquente des clients du transport en commun, la Ville de Liège doit également définir le niveau de service qu'elle attend en retour.

Ainsi, le renforcement de certaines lignes, la création d'une nouvelle offre (City-Bus, bus de plus petites tailles sur certaines lignes, navettes vers les parking-relais), la mise en place d'une infographie dynamique à bord des bus, l'exploitation de bus non gazole sont autant d'exemples propices à la qualité de services du réseau de transport en commun.

La mise en place d'une nouvelle ligne de transport en commun vers le Sart Tilman (L58) est un exemple de cette exigence d'amélioration de la qualité de service du transport en commun urbain.

Des mesures devront être prises également pour intégrer la tarification avec les futurs parkings d'échanges et faciliter l'accès aux réseaux en transport en commun (billetterie automatique, information,...) pour accueillir une nouvelle clientèle fort exigeante.

Augmenter significativement l'utilisation des transports en direction du centre-ville nécessite une collaboration à l'échelle de l'agglomération pour réfléchir ensemble à la meilleure manière d'organiser le réseau de transport public. Pour atteindre cet objectif, il paraît indispensable de mieux structurer le réseau en initiant un nouveau mode de transport public tel que le tram, la desserte en train de l'agglomération qui permettrait de faire un saut qualitatif de première importance. Structurer le réseau de transport public, c'est aussi structurer l'espace urbain.

La mise en œuvre de ce nouveau mode de transport doit se faire à l'échelle de l'arrondissement sur base d'un financement approprié (régional, fédéral, européen...).

Il ne faut pas non plus écarter l'utilisation du fleuve comme nouveau vecteur du redéploiement du transport urbain à Liège. La ville de Liège possède des atouts en la matière au travers du Port autonome et du port des yachts. Cette éventuelle opportunité doit pouvoir faire l'objet d'une étude de faisabilité.

Quelle que soit la structure adoptée, ce nouveau réseau de transports en commun ne doit pas se faire au détriment des lignes urbaines qui desservent les quartiers limitrophes. L'implantation d'un nouveau mode de transport urbain doit s'accompagner d'un redéploiement des lignes et de la mise en place de rabattements vers ce nouveau mode.

Une première réflexion sur cette future structure du réseau de transports en commun en agglomération liégeoise vient de s'achever. Prochainement, cette réflexion doit être affinée afin de quantifier techniquement et budgétairement la meilleure structure d'organisation du réseau et le phasage de réalisation de celui-ci.

L'ensemble de ces mesures et intentions ne pourra se concrétiser sans l'intervention de la SRWT, partenaire public important qui étudie et finance la grande majorité des investissements relatifs aux transports en commun à Liège (Boulevard de la Sauvenière, place du Cadran, place Saint-Lambert, place Jules Maigret...) et partout en Wallonie.

4.7. Mesures en faveur des deux-roues

Quatre actions conjointes sont à réaliser :

- la mise en œuvre du réseau communal des itinéraires cyclables et connexion avec le RAVeL et le Schéma Directeur des itinéraires cyclables des voiries régionales ;
- la mise en place de stationnements sécurisés (artères commerçantes, écoles et autres pôles d'attractions) et généralisation des sens uniques limités (SUL) ;
- la modification des comportements avec des campagnes continues de sensibilisation, de promotion et de formation à la conduite du vélo ;
- la prise en compte générale des vélos dans les aménagements de voirie et d'espace public.

Il en résultera un réseau demandant des interventions distinctes avec :

- des itinéraires demandant des sites propres et des aménagements plus « lourds » ;
 - le RAVeL destiné à une grande desserte régionale puisque il traverse la Ville et permet de connecter le réseau de Liège aux communes périphériques et à l'ensemble du réseau régional ;
 - des itinéraires principaux destinés à « collecter » les cyclistes. Ces itinéraires sont sur les hauteurs et les pieds de versants ainsi que le long des grands axes ;
- des itinéraires demandant des aménagements plus légers et destinés à mener les cyclistes dans le cœur du tissu urbain et au plus près des pôles d'attraction. Ces cheminements sont constitués d'itinéraires de raccordements transversaux et d'itinéraires intra-quartier ;
- des circuits à vocation moins urbaine et à usage moins quotidien : les itinéraires de loisirs et de détente.

La priorité des travaux doit être donnée aux itinéraires ayant le plus grand potentiel ainsi que sur des aménagements légers comme la mise en place de SUL, l'installation de range-vélos. Dans la mesure du possible, le cycliste doit être intégré dans la circulation générale afin qu'il devienne un usager à part entière de la voirie. Ces aménagements visent prioritairement à couvrir le périmètre urbain dense et rencontrer au maximum les besoins spécifiques de chaque catégorie d'usagers (déplacements ménagers, de travail, de loisirs).

La réalisation de ce réseau communal nécessite la sécurisation de nombreux points noirs comme les ponts et les carrefours qui sont des passages obligés. L'intégration d'une telle démarche dans des opérations d'urbanisme d'importance est également un gage de réussite du projet.

Bien évidemment, il est essentiel que la politique cycliste ne se limite pas à la mise en place de ce réseau, elle doit nécessairement être complétée sur tout le territoire par d'autres mesures techniques telle que des sas vélo, zones mixtes, modération des vitesses, zones 30 km/h, zones résidentielles.

Pour les motocyclistes qui ont également leur place dans la ville, la multiplication des parkings motos en surface et leur accès aux parkings en ouvrage sont nécessaires. Des techniques d'aménagements et de réparations de voiries adaptées aux passages des motocyclistes sont également indispensables à leur sécurité.

4.8. Mesures en faveur des piétons

4.8.1. Cheminements piétons

Il s'agit dans le cadre du présent PCM de tracer les premières lignes directrices du schéma directeur dans l'attente de l'établissement d'un véritable plan de mobilité piétonne sur l'ensemble du territoire avec la définition des interventions prioritaires.

Au niveau du schéma directeur, les objectifs sont :

- Encourager l'usage de la marche : largeur de trottoir, stationnement illicite, mobilier urbain, éclairage, jalonnement, espaces de repos, arborisation, promotion ;
- Rééquilibrer l'espace public autour du piéton : privilégier la fonction de séjour ;
- Décloisonner l'espace pour le piéton : lever les coupures, relier les quartiers, assurer l'accessibilité ;
- Créer de nouveaux raccourcis ;
- Restituer les conditions environnementales favorables à la marche (environnement sonore...) ;
- Mieux intégrer les piétons vulnérables ;
- Soigner les accès aux transports en commun.

Dans le centre, il s'agira de reconnecter le centre et les quartiers qui l'entourent par un maillage le plus étendu possible de cheminements piétons et de retisser ainsi les « chemins de la ville ».

Ceux-ci doivent intégrer le réseau historique (venelles, ruelles, escaliers, passerelles,...) ainsi que les grands axes réaménagés ces dernières années (le grand piétonnier, le semi-piétonnier, « Liège retrouve son fleuve », la place Saint-Lambert et ses places « satellites », le Ravel,...).

Les axes privilégiés à réaménager en direction de l'hypercentre sont ceux en direction :

- du quartier Nord-Saint-Léonard (Féronstrée, Saint-Léonard) ;
- du quartier Pierreuse (passerelle Justice) ;
- du quartier Sainte-Marguerite (rue et place Saint-Séverin) ;
- du quartier Saint-Laurent (Mont Saint-Martin, rue Saint-Laurent) ;
- du quartier Longdoz (Les Chiroux, pont Kennedy, rue Grétry) ;
- du quartier Saint-Gilles (rue Saint-Gilles) ;
- du quartier des Guillemins (Avroy-rue des Guillemins) ;
- du quartier d'Outremeuse (quai sur Meuse, passerelle) ;
- du quartier d'Amercoeur (pont des Arches, chaussée des Prés et Puits-en-Sock).

Le réaménagement implique le respect de multiples règles afin d'assurer aux piétons un maximum de confort vis-à-vis de son cheminement et de ses traversées.

Ainsi, les inclinaisons, notamment aux traversées piétonnes, sont supprimées ou réduites au strict minimum. Le piéton doit avoir l'impression d'emprunter le cheminement le plus direct et ainsi limiter les traversées sauvages potentiellement à risque.

Les distances et les temps d'attente aux traversées seront minimalisés au centre ville. Le piéton bénéficiera du maximum de visibilité (avancées de trottoirs, îlots centraux,...) en fonction de la configuration du site. Les cheminements doivent également être confortables en assurant une largeur suffisante et un dégagement libre du trottoir (parking sauvage, positionnement du mobilier urbain,...).

En résumé, les améliorations de l'espace public pour les piétons doivent porter sur :

- le renfort de la continuité des cheminements ;
- l'amélioration du confort (largeur du trottoir, propreté, parking sauvage,...) ;
- la réduction des coupures ;
- la réduction des nuisances ;
- l'amélioration des conditions de séjour et de détente.

Dans les noyaux de quartiers et dans le centre des anciennes communes fusionnées, il est important de rétablir des cheminements piétons de qualité et accessibles à tous en raison de la fréquentation de ces lieux par la population du quartier.

Sur tout le territoire communal, il existe de nombreux sentiers, chemins vicinaux, anciennes assises de chemin de fer, venelles, escaliers, raccourcis piétons divers constituant un véritable patrimoine piéton qu'il s'agit de rétablir et de restaurer.

La Ville vient d'adopter un programme de rénovation d'une trentaine d'escaliers qui jouent un rôle important dans les cheminements piétons

D'autre part, les nouveaux développements urbains tels que les Zones d'Aménagements Différées devraient intégrer la création de nouvelles connexions piétonnes. Ces nouveaux cheminements sont à intégrer aux documents urbanistiques tels que les Plans Communaux d'Aménagement ou les permis de lotir.

4.8.2. Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Ces dernières années, la prise en compte des difficultés des déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) se marquent dans les aménagements de voiries. La Ville souscrit pleinement aux recommandations techniques des institutions régionales et des associations du secteur.

Près d'une centaine de traversées piétonnes ont déjà fait l'objet d'aménagements spécifiques. A court terme, trois nouveaux itinéraires au centre ville seront aménagés spécifiquement pour les personnes à mobilité réduite.

Néanmoins, de nombreux efforts doivent encore être entrepris afin d'assurer une continuité dans les itinéraires et de garantir l'accessibilité des lieux publics.

Ainsi, une série de mesures portant sur les espaces publics, lorsque les lieux l'autorisent, permettent de rendre plus accessibles, plus confortables et plus sécurisants les cheminements de ces personnes, à savoir :

- les trottoirs et les accotements : une pente acceptable, une largeur minimale et permanente, une pente latérale douce, un revêtement formant une surface plane et non glissante, une hauteur libre au-dessus du sol suffisante,... ;
- les traversées : bordure à zéro centimètre du fond du filet d'eau, aucun obstacle sur la traversée (avaloir, poteau, support de feux lumineux,...), temps de traversée suffisant, placement de dalles de repérage et d'éveil à la vigilance en bordure des passages pour piétons, ... ;
- les piétonniers et semi-piétonniers : maintenir un dégagement suffisant en contrôlant l'installation parfois envahissante des terrasses, enseignes,... ;
- les parkings : emplacements réservés, d'une largeur minimale et proches de l'entrée du bâtiment ;
- les zones d'embarquement et les véhicules de transport public : accès et hauteur des arrêts, bus à plancher bas, plan incliné aux portes d'accès des bus,... ;
- les bâtiments ouverts au public ou à usage collectif : sur base du CWATUP¹² définissant les règles à respecter pour les actes et travaux soumis à permis d'urbanisme et portant sur certains types de bâtiments.

L'aménagement des arrêts et le matériel roulant public accessible aux PMR doit faire l'objet d'une attention particulière des gestionnaires urbains et des sociétés de transport en commun. L'aménagement en cours des quais et l'acquisition de bus accessibles aux handicapés sur les lignes 4,17, 18 constituent une première étape dans une meilleure accessibilité du réseau de transport en commun urbain.

Il faut poursuivre cette démarche proactive vers la société de transport en commun afin que la prise en compte de cette population continue à être développée.

L'accès aux bâtiments publics fait également l'objet d'un contrôle attentif. A l'heure actuelle, plusieurs bâtiments construits récemment ou ayant fait l'objet de travaux repris à l'article 414 du CWATUP sont déjà accessibles aux personnes à mobilité réduite. Néanmoins, un effort important doit encore être fourni afin d'étendre cette accessibilité à un plus grand nombre de nos bâtiments publics.

¹² CWATUP : Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine

4.9. Réduire l'impact des déplacements sur l'environnement

Voici un enjeu que toutes les villes et agglomération d'une certaine taille inscrivent systématiquement dans un plan de déplacements urbains et qui dépend intrinsèquement de mise en œuvre des propositions établies dans les autres problématiques.

La stratégie de diminution de l'impact des déplacements motorisés repose avant tout sur la réduction des émissions et des facteurs qui nuisent à la santé quelle que soit leur nature :

- pollution atmosphérique ;
- bruit (abords des grands axes) ;
- consommation d'espace qui favorise l'usage de la voiture ;
- accidents de la route ;
- facteur de stress.

Pour les déplacements automobiles non transférables sur d'autres modes, trois éléments peuvent être retenus comme particulièrement efficaces dans la lutte contre l'insécurité routière, la pollution de l'air, le bruit et le stress :

- réduire la vitesse ;
- réaliser un programme de protection contre le bruit ;
- augmenter la part des véhicules moins polluants.

Les actions à envisager pour intégrer ces éléments sont :

- Adapter les limitations de vitesse selon le contexte urbain et les faire appliquer en privilégiant les contrôles sur les pénétrantes et les voiries principales à l'intérieur des quartiers ;
- Avoir des contrôles systématiques du niveau sonore des véhicules motorisés et plus particulièrement des cyclomoteurs ;
- Traiter les axes urbains très bruyants pour compléter le programme des requalification des voiries principales d'accès en ville en privilégiant la requalification au niveau sécuritaire et partage de l'espace pour créer une nouvelle image ;
- Aider à la mise en place de plans de déplacements au sein d'entreprises et d'écoles ;
- Renouveler le parc des bus en y incorporant pour les lignes purement urbaines, l'achat de véhicules à énergies alternatives ;
- Privilégier l'accessibilité des véhicules les moins polluants dans les parkings souterrains et sur voirie dans le centre ;
- Inciter les administrations et les grandes institutions à renouveler leurs automobiles de services et leurs utilitaires en privilégiant l'achat de véhicules à énergies alternatives ;
- Connaître le potentiel et la faisabilité d'un centre de distribution urbaine des marchandises à gestion collective et utilisant un parc de véhicules hybrides ;

Pour mesurer et évaluer la situation existante et donc connaître l'ampleur du travail à accomplir, la mise en place d'un réseau de mesures des nuisances liées aux déplacements est indispensable.

5. Principes de programmation

5.1. Politique générale

L'élaboration d'un Plan Communal de Mobilité touche à de nombreux domaines. Il dégage de nombreuses propositions qu'il faut hiérarchiser en fonction des objectifs fixés et des moyens budgétaires disponibles.

Le Plan Communal de Mobilité est également un vaste puzzle où toutes les pièces constituées d'actions s'imbriquent les unes dans les autres. A chacun des aménagements, d'autres mesures indispensables et complémentaires devront être menées conjointement afin d'assurer leur efficacité. Ces mesures d'accompagnement sont explicitées dans le Plan de Déplacement et de Stationnement. Ainsi, la mise en place du Système d'Aide à l'Exploitation dans les bus nécessite un aménagement des feux aux carrefours pour leur donner la priorité.

De plus, même si la politique de mobilité à Liège tend à améliorer à la fois le cadre de vie, l'attractivité et l'accessibilité, elle ne peut être menée correctement sans une série de réalisations à l'échelle de l'agglomération. D'ailleurs, beaucoup de nuisances trouvent leur origine à l'extérieur du territoire communal et nécessitent d'être traitées à la source. Une concertation avec les communes environnantes doit être entamée afin de dégager des actions collectives indispensables au bon fonctionnement de nos déplacements.

La prise en compte des problèmes de mobilité ne trouve sa dimension qu'à l'échelle de la communauté urbaine.

Une politique de gestion d'accessibilité et de mobilité sur le territoire communal peut se résumer en 12 axes prioritaires de base (cf. annexe) qui définissent concrètement les actions et leur programmation à travers la durée de vie du Plan Communal de Mobilité.

La description des actions sur le court terme figure au chapitre 5.1. La planification générale des 12 axes prioritaires jusqu'en 2010 est quant à elle reprise dans des organigrammes.

La Ville de Liège doit donner l'image d'une ville qui sait ce qu'elle veut et qui sait comment y arriver. En matière de mobilité, la communication est un facteur essentiel de réussite.

La Ville doit s'organiser en interne, pour permettre à ses composantes administratives d'asseoir la stratégie définie pour ses propres interventions et coordonner toutes les politiques de mobilité sur son territoire (MET, TEC, SRWT, SNCB).

L'action de la Ville est cependant limitée par ses budgets qui ne permettent pas d'assurer la programmation souhaitable. Rien que l'entretien et la réfection de ses voiries et des espaces publics absorbent un quart du budget consacré aux travaux, budget par ailleurs déjà trop limité. De plus, devant l'incertitude des modes de financement, il s'agit de rester circonspect dans la planification des interventions.

Il est donc nécessaire de trouver des moyens financiers complémentaires auprès des instances régionales, européennes ou autres. Ainsi, la Société Régional Wallonne du Transport et le Ministère de l'Équipement et des Transports sont deux investisseurs publics régionaux

importants qui jour après jour participent à modifier le paysage de notre ville grâce à leur contribution financière.

Sur base des objectifs et des actions prioritaires dégagées, la ville et ses partenaires doivent définir précisément les moyens techniques à mettre en œuvre et leur programmation, sur le court et le moyen terme.

Pour parfaire les actions futures, une série d'études et d'éléments complémentaires doivent être mis à disposition du Collège et des acteurs de terrains pour en toute objectivité, décider des orientations à prendre et des actions à entamer.

De plus, des paramètres objectifs d'évaluation doivent être établis. Leur définition, leur suivi et leur actualisation par un organisme (ex : cellule de mobilité) sont indispensables pour construire une réflexion de fond et construire un tableau de bord.

Cette politique requiert un suivi très précis, la collecte permanente des informations et une gestion anticipative et prospective pour fournir les données utiles et nécessaires à éclairer les décisions.

Enfin, toute cette démarche doit se faire en étroite collaboration avec la population et les usagers. L'information, la consultation et la concertation avec les riverains constituent également en terme de participation une priorité du pouvoir communal et qui concernent toutes les thématiques abordées.

5.2. Description des fiches thématiques

➤ **Fiche 1 : Organisation de la circulation**

A l'échelle des quartiers, toute maîtrise et canalisation de la circulation sur les voiries les plus adaptées nécessitent une orientation du trafic voire des aménagements spécifiques. Il faut arriver à obtenir une meilleure adéquation entre les fonctions des voies et leur environnement (densité du bâti, gabarit des voies ...).

Cette organisation reposera sur trois types d'orientation :

- Réduire le trafic à travers le centre ville (aménagement des carrefours entre le Boulevards d'Avroy et le quai Van Hoegaerden via l'Avenue Destenay, mise à double sens du quai Roosevelt...);
- Calmer le trafic dans les quartiers (réalisation de plans de mobilité de quartiers);
- Marquer les entrées de ville (Aménagement des carrefours Cornillon-Pont d'Amercoeur, place Général Leman...).

L'élaboration de plans de mobilité de quartiers permettrait à la Ville de se rapprocher des préoccupations des habitants et d'améliorer en partie leur cadre de vie. Une collaboration entre les acteurs économiques (établissements scolaires, hôpitaux, maison de repos,

commerces...) et les habitants lors de la conception de tels plans viserait à rencontrer les préoccupations majeures des personnes qui font vivre le quartier.

Ces plans affineront la politique générale du Plan Communal de Mobilité et seront spécifiques sur base des problèmes rencontrés (nuisance du transit, insécurité,...). Ils tenteront de prendre en considération les principales préoccupations¹³, à savoir :

- veiller à l'accessibilité et la sécurité du quartier pour les résidents et visiteurs (stationnement, vitesse, lisibilité de la signalisation directionnelle) ;
- réduire l'impact sonore de la circulation (cyclomoteurs, vitesse excessive, revêtement...) ;
- rendre perceptible l'arrivée dans un quartier et adapter la conduite ;
- favoriser les piétons et les cyclistes ;
- maîtriser le trafic de transit (flux, vitesse, insécurité) ;
- sécuriser les abords d'établissements scolaires et autres lieux générateurs de flux piétonniers importants ;
- favoriser les transports en commun et maîtriser le stationnement sauvage.

L'intervention dans les quartiers se fera d'une manière objective. On veillera également à saisir toute opportunité d'intervention lors de la réalisation de certains grands projets urbanistiques (gare des Guillemins, Médiacité du Longdoz, Ilot des Grands Magasins, Cité des sports à Bavière...).

➤ **Fiche 2 : Exploitation des carrefours**

Les nœuds de communication sont très nombreux et étant donné qu'ils sont des lieux de distribution de trafic, leur exploitation optimale permet d'établir une stratégie de régulation efficace à l'échelle de toute une zone.

Les objectifs stratégiques jugés prioritaires pour les aménagements de carrefours en ville sont :

- Maîtriser le trafic entrant en ville et y améliorer la sécurité du lieu pour tous les usagers (Théâtre de Verdure, Cornillon-Pont d'Amercoeur, rues de Hesbaye-Arzis, ponts de Fragnée et de Fétinne, N3, Ponts Kennedy-Longdoz...) ;
- Orienter le trafic en améliorant les accès aux quais depuis le Boulevard d'Avroy, la nouvelle gare des Guillemins et aux niveaux de certains ponts (Kennedy, Longdoz, Amercoeur...) ;
- Accorder une priorité au transports en commun : (théâtre de Verdure, N3, quai Saint-Léonard, Boulevard d'Avroy...).

¹³ Synthèse des réunions de consultation avec la majorité des quartiers qui ont eu lieu dans le cadre de l'élaboration du Plan de Déplacement et de Stationnement en octobre et novembre et décembre 1998.

➤ **Fiche 3 : Aménagement des Quais**

Déjà entamée dans le cadre de l'opération « Liège retrouve son fleuve », l'opération de réappropriation des quais au profit des habitants et visiteurs doit être poursuivie. Avec l'aboutissement des aménagements en rive droite de la Meuse, se profile des réaménagements en rive gauche et à l'approche de certains ponts enjambant la Meuse et la Dérivation. Si ces artères restent des axes prioritaires de circulation de trafic d'échange et d'accès au centre-ville, elles doivent nécessairement être traitées afin de réduire l'impact de la circulation sur son environnement et de mieux prendre en compte le transport en commun.

Il faut instaurer la convivialité sur les quais de la Dérivation et Saint-Léonard par la concrétisation notamment d'aménagements appropriés en vue de soustraire le trafic de transit le long de ces axes.

En regard à la dizaine de milliers d'habitants séjournant le long de ces quais, la Région wallonne, gestionnaire de ces voiries, doit concevoir des aménagements et des systèmes de réduction des vitesses adaptés à leur environnement. De même, le long de ces axes, les contrôles systématiques de vitesse et de respect du Code de la Route (conduite dangereuse, franchissement de lignes blanches...) doivent être renforcés rapidement.

La diminution du trafic sur ces quais est également conditionnée par les différents aménagements in situ mais aussi par d'autres mesures (ex : adaptation route de Fléron, déclassement d'une partie de l'autoroute au niveau du pont Barrage, réalisation de la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays) qui doivent soulager les quais d'une partie de trafic indésirable.

➤ **Fiche 4 : Aménagements des grands axes d'accès**

Après avoir réaménagé le cœur de la Ville ces dernières années en réalisant des piétonniers, des semi-piétonniers et en réaménageant la plupart des places et rues attenantes, les principaux aménagements concernent maintenant les principales voiries qui amènent au centre-ville. Ces pénétrantes doivent bénéficier d'aménagements leur conférant un aspect plus urbain tout en leur garantissant une fluidité de trafic suffisante.

De plus, des mesures doivent être prises pour favoriser les transports en commun sur ces axes. La Ville doit être étroitement associée aux projets d'aménagements des maîtres d'ouvrage afin de garantir la cohérence avec les aménagements communaux.

En synthèse, les objectifs principaux découlant de l'aménagement de ces voiries principales sont :

- Requalification de leur gabarit afin de réduire la vitesse, améliorer la sécurité pour tous les usagers, prioriser les transports en commun et les modes doux, mieux partager l'espace public, diminuer les niveaux sonores en vue de créer une nouvelle image de marque (boulevard d'Avroy, rue Léopold, rue des Guillemins...);
- Favoriser l'accès aux pénétrantes au départ des voiries latérales.

➤ **Fiche 5 : Stationnement**

La gestion du stationnement est une politique complexe qui doit être adaptée à chaque cas de figure. Néanmoins, en règle générale, la Ville souhaite s'orienter vers une politique qui tend à favoriser les résidents, les clients et les visiteurs. Cette volonté de partager l'espace public entre tous les utilisateurs, de maintenir l'accessibilité au centre-ville pour la clientèle et les résidents et de limiter les nuisances liées à la recherche de places de stationnement impose la réalisation de certaines mesures, à savoir un contrôle systématique des infractions et une tarification adaptée qui dissuadent le stationnement de longue durée sur voirie.

Si il y a possibilité de créer de nouveaux parkings en ouvrage, la création de ces emplacements de stationnement impose la réduction d'un nombre équivalent en voirie afin de dégager de l'espace public pour les autres usagers et les habitants.

En parallèle, la concrétisation des parkings-relais en proche périphérie et l'installation d'une signalisation dynamique à l'approche des parkings sont des éléments essentiels pour garantir l'accessibilité et la visibilité à tous les visiteurs de la ville.

Actuellement, les riverains des zones soumises aux horodateurs sont déjà favorisés avec la carte de stationnement. A l'avenir, les résidents situés à proximité des zones payantes verront leur situation s'améliorer avec la mise sur pied de zones qui leur seront strictement réservées.

En synthèse, les objectifs et les actions à mettre en œuvre dans les prochaines années sont :

- Augmenter l'attractivité du stationnement utile au centre ville : 1^{er} quart d'heure à prix modiques (0,10 €) ou gratuit, contrôle omniprésent du stationnement sous horodateur et du stationnement sauvage, mise en place du stationnement résidentiel aux abords de la zone horodateur, bons de réduction de parkings, offre spécifique pour les femmes et familles avec enfants en bas âge le soir dans les parkings, gestion du transport de marchandises en ville ;
- Favoriser le stationnement en dehors de la ville : à court et moyen terme, aménagements de petits parkings le long de lignes existantes et de deux parking-relais de plus grande capacité sur des axes en transport en commun rapide ;
- Améliorer la signalétique : veiller à une signalétique en ordre et mettre en place une signalisation dynamique des parkings.

➤ **Fiche 6 : Grands projets urbanistiques**

Certains abords de quartiers vont subir dans les prochaines années de profondes mutations. Ainsi, la construction de la nouvelle gare des Guillemins, les Zones d'Aménagements Différées ou encore les projets sur l'espace Bavière et de la Médiacité au Longdoz sont autant de chance de pouvoir profiter de ces chantiers pour requalifier l'espace environnant.

Outre les considérations urbanistiques, ces aménagements viseront les axes, les carrefours adjacents ainsi que les accès directs aux nouveaux générateurs de trafic afin de réduire au maximum les nuisances éventuelles de leur implantation.

Pour tous ces grands projets une réflexion en terme de mobilité doit être menée, dans le respect des lignes stratégiques définies par le PCM.

➤ **Fiche 7 : Transports en commun**

L'ensemble de la politique propre à la Ville pour développer le transport public est :

- Veiller et créer les conditions nécessaires à la bonne exploitation du réseau : aménagements de sites propres, priorisation aux carrefours, équipement des arrêts et abribus, exploitation de navettes non gazole, poursuite des campagnes pour lutter contre l'insécurité à bord et à proximité des lignes de bus, lutter contre le stationnement gênant ;
- Construire une nouvelle offre de transports collectifs : renforcement de lignes existantes à certaines heures, City-bus, navettes en direction des parkings-relais, développement du service à la demande pour des personnes éprouvant des difficultés à ce déplacer, ...);
- Proposer et soutenir de nouveaux services commerciaux et informatifs à l'attention de la clientèle usuelle et potentielle (nouvelles formes d'informations, extension des bons de réductions, formules tarifaires...).

➤ **Fiche 8 : Plan Communal d'Itinéraires Cyclables**

L'usager de la route n'est plus seulement automobiliste : les piétons et les deux-roues doivent faire l'objet d'une plus grande attention, non seulement en raison de leur vulnérabilité mais aussi parce qu'ils peuvent contribuer utilement à lutter contre la congestion du trafic qui détériore le cadre de vie.

La valorisation du déplacement en vélo requiert des infrastructures adaptées (pistes cyclables, itinéraires,...) permettant de mieux circuler dans les rues. Cette mise en valeur des déplacements cyclistes doit se faire également en développant les Sens Uniques Limités et en sécurisant les abords des établissements scolaires. Ces mesures devront être annoncées et explicitées aux automobilistes afin qu'ils adaptent leur comportement.

Si chaque axe ou carrefour fait l'objet d'un aménagement spécifique, il est néanmoins nécessaire d'adopter une approche globale et une certaine standardisation des aménagements et des itinéraires afin d'assurer une cohérence et donc une bonne lisibilité.

Dans les toutes prochaines années, les efforts de la Ville et de ses partenaires concerneront plus précisément :

- Réalisation de 6 premiers itinéraires reliant l'hypercentre aux quartiers d'habitats périphériques : (Botanique-Guillemins-Fragnée-Sclessin, Longdoz-Grivegnée-Chênée, Amercoeur-Bressoux-Jupille bas, Angleur, Saint-Laurent, Saint-Léonard-Coronmeuse) ;
- Généralisation des Sens Uniques Limités ;

- Développement d'un axe cyclo-pédestre à travers le parc d'Avroy entre le Pont d'Avroy et la gare des Guillemins ;
- Finalisation du RAVeL au bord de Meuse et la réalisation des autres itinéraires régionaux sur les anciennes lignes de chemins de fer (L38, L31, L210) ;
- Promotion de ces itinéraires et de leur utilisation par une politique d'information, de sensibilisation ;
- Information large de la manière de se comporter face aux droits et devoirs des cyclistes par rapport à leurs aménagements et facilités offertes ;
- Aide à la formation et à l'encadrement des élèves à la conduite du vélo pour rejoindre l'école.

➤ **Fiche 9 : Cheminements piétons et Personnes à mobilité réduite**

La réalisation d'itinéraires piétons accessibles doit s'appuyer sur le Plan piéton, en cours de réalisation, qui fixera les itinéraires et les interventions jugées prioritaires.

Ce plan piéton devra également prendre en considération la restauration et la création de nouvelles liaisons piétonnes ainsi que la suppression des obstacles dans leur déplacement régulier.

Une promotion de la marche via la réalisation d'une politique de communication est également jugée prioritaire.

Outre les cheminements piétons, une attention particulière sera portée à la sécurité routière aux abords des établissements scolaires. Cette sécurisation devra se faire en étroite collaboration avec les parents, les élèves et les autorités des établissements scolaires.

Dans tout aménagement de voiries, des mesures spatiales et des dispositifs techniques seront placés systématiquement pour accroître l'accessibilité de l'aménagement à tout utilisateur de la voirie et plus particulièrement pour les Personnes à Mobilité Réduite.

Des itinéraires spécifiquement aménagés à leur attention doivent se concrétiser à court et moyen terme.

Au niveau des transports en commun, une poursuite des aménagements consentis sur les trois premières lignes est à envisager.

Enfin, comme tout piéton, les personnes éprouvant des difficultés à se déplacer se déplacent pour atteindre un objectif, une destination. Dès lors, l'accessibilité des bâtiments à usage collectif pour ces personnes doit être améliorée.

➤ **Fiche 10 : Changement de comportement**

Si les principales missions d'une ville sont d'offrir les conditions nécessaires à la bonne circulation des biens et des personnes, il est indéniable que les aménagements doivent aussi s'accompagner d'actions pour motiver et accompagner les changements de comportement en faveur d'un développement durable de notre ville.

Cette gestion dynamique des comportements de mobilité en vue d'une ville apaisée doit s'accompagner d'une programmation des actions axées autour :

- Adoption d'une stratégie d'aménagement du territoire en adéquation avec la rationalisation des déplacements motorisés ;
- L'information et la sensibilisation de groupes cibles : accompagner les travaux qui modifient toute physionomie de l'espace public de campagnes d'information et de sensibilisation, mener des campagnes de sensibilisation auprès de chaque groupe d'utilisateurs ;
- promouvoir les plans de transport d'entreprises (Ville, ALE, ALG, ETHIAS, MET, CPAS, ULG, Hôpitaux, Campus du Sart Tilman...) et les plans de déplacements scolaires (étudiants-parents, corps enseignant et personnel administratif) ;
- L'accueillir et le développement de nouveaux concepts de déplacements : voitures partagées (carsharing), stations de location de vélos, développer l'usage des taxis... ;
- L'accroissement de la fonction répressive dans le respect des normes pour maintenir un usage respectueux de l'infrastructure en place et du respect des autres usagers de l'espace public : contrôles routiers, répression des infractions au stationnement, enlèvement systématique des voitures abandonnées.

La Ville doit pouvoir insuffler ce changement de comportement avec l'aide d'autres organismes chargés spécifiquement de cette démarche à l'image de la cellule Mobilité mise en place par la SNCB et le TEC Liège-Verviers à l'attention des entreprises et institutions.

➤ **Fiche 11 : Impact de la mobilité sur l'environnement**

Réduire l'impact des déplacements sur l'environnement et donc sur le cadre de vie des habitants est un objectif prioritaire en soi.

Pour tenter de diminuer les conséquences nuisibles des déplacements motorisés non transférables sur d'autres modes, quatre objectifs stratégiques ont été fixés et accompagnés de mesures prioritaires :

- Réduire les accidents de roulage : systématiser et améliorer la fiabilité de la rédaction des formulaires statistiques d'accidents par les agents de terrain,

localisation des points noirs, établissement d'un plan d'action annuel en liaison avec les programmes des travaux ;

- Améliorer la sécurité aux abords des écoles : poursuite de leur sécurisation, présence humaine à la sortie des établissements scolaires les plus soumis aux risques d'accidents ;
- Diminuer les nuisances sonores de la circulation : établissement d'une cartographie du bruit sur les artères principales, contrôle des cyclomoteurs et véhicules bruyants, mesures spécifiques de diminution du bruit sur les artères principales, concentrer le trafic des poids lourds sur les axes les moins urbanisés, changement de revêtement, fermeture des îlots bâtis ;
- Réduire l'impact de la circulation sur la pollution atmosphérique et sur la dégradation des bâtiments : réduire le transit à travers l'hypercentre, promouvoir l'usage de bus à énergies alternatives.

➤ **Fiche 12 : Service communal de mobilité**

Les principales difficultés organisationnelles dans la gestion de la mobilité résident dans :

- la multitude d'acteurs qui entrent en ligne de compte que se soient, les autorités communale, régionale ou fédérale, les exploitants de transports, la Police, les associations de défense d'usagers... ;
- la dispersion de la problématique à chaque niveau de pouvoirs entraînant une gestion confinée dans sa propre sphère de compétence ;
- une orientation de la problématique tournée quasi exclusivement vers les aménagements physiques ;
- une divergence de vue entre les objectifs et les moyens dont les projets sont menés, liée souvent aux conflits d'intérêts entre les différents usagers de l'espace public, entre les gestionnaires, entre les secteurs d'activités.

Ce constat additionné aux enjeux d'une telle thématique établis au niveau du Projet de Ville et affiné par le plan communal de mobilité nécessite impérativement une gestion intégrée.

Cette gestion intégrée est d'ailleurs préconisée par le pouvoir régional qui souhaite voir les communes développer une politique spécifique de gestion, de suivi et d'évaluation de la mobilité sur leur territoire.

Cette gestion complexe de la thématique nécessite la création d'un organe spécifique qui aurait trois principales missions :

- L'aide à la décision et au développement de projets via :
 - l'expertise pour le compte des services de la ville ;
 - l'accueil de nouveaux projets hors aménagements lourds ;
 - l'aide à l'organisation d'activités et de manifestations autour de la mobilité ;
 - l'enrichissement des connaissances (études, enquêtes, sondages) ;
 - la prospection pour développer de nouveaux projets ;
- Le développement de campagnes d'information, de sensibilisation et de formation autour des différentes facettes de réalisation des projets et de leur usage ;
- La mise en oeuvre de politique de suivi et d'évaluation des projets.

Cet organe doit s'appuyer sur les techniciens spécialisés existants comme les conseillers en mobilité de la Ville. Ceux-ci présents dans les principaux secteurs d'activités jouent un rôle prépondérant dans les orientations et les choix d'aménagements. La mise en oeuvre partielle du PCM nécessite au minimum un renforcement de leur coordination.

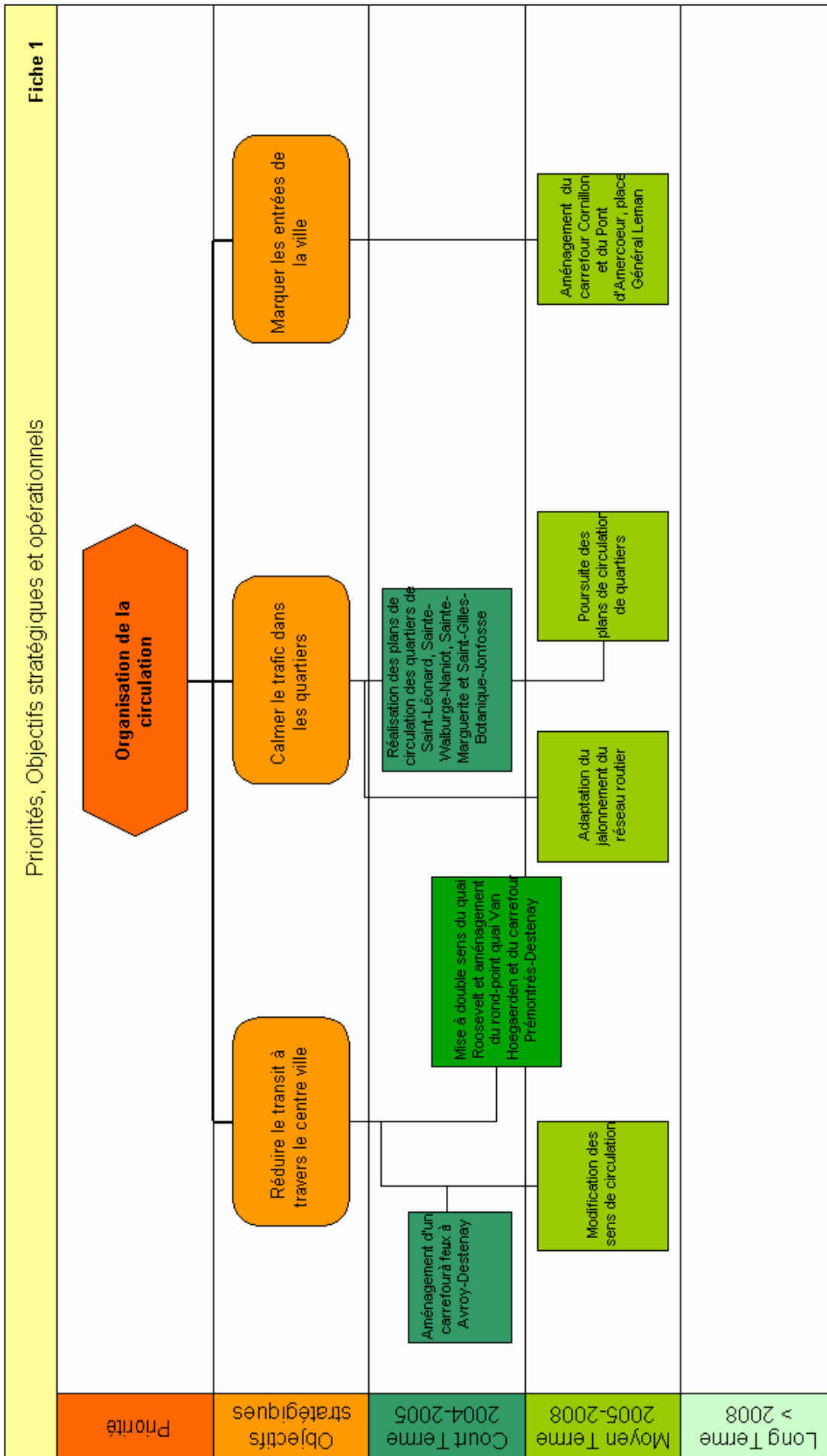
Enfin, cette cellule doit être informée des dossiers traités par les différents acteurs.

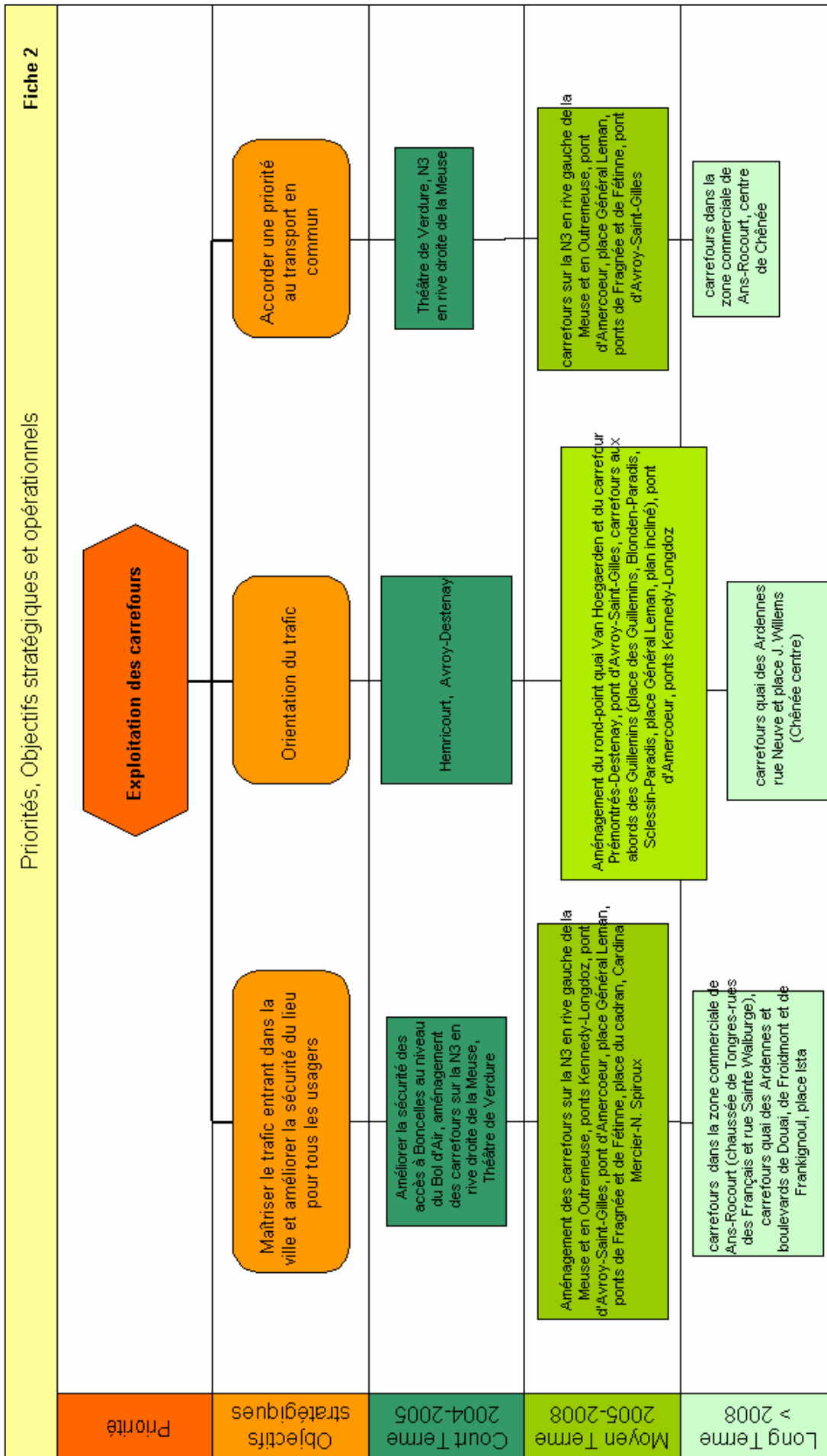
Annexe

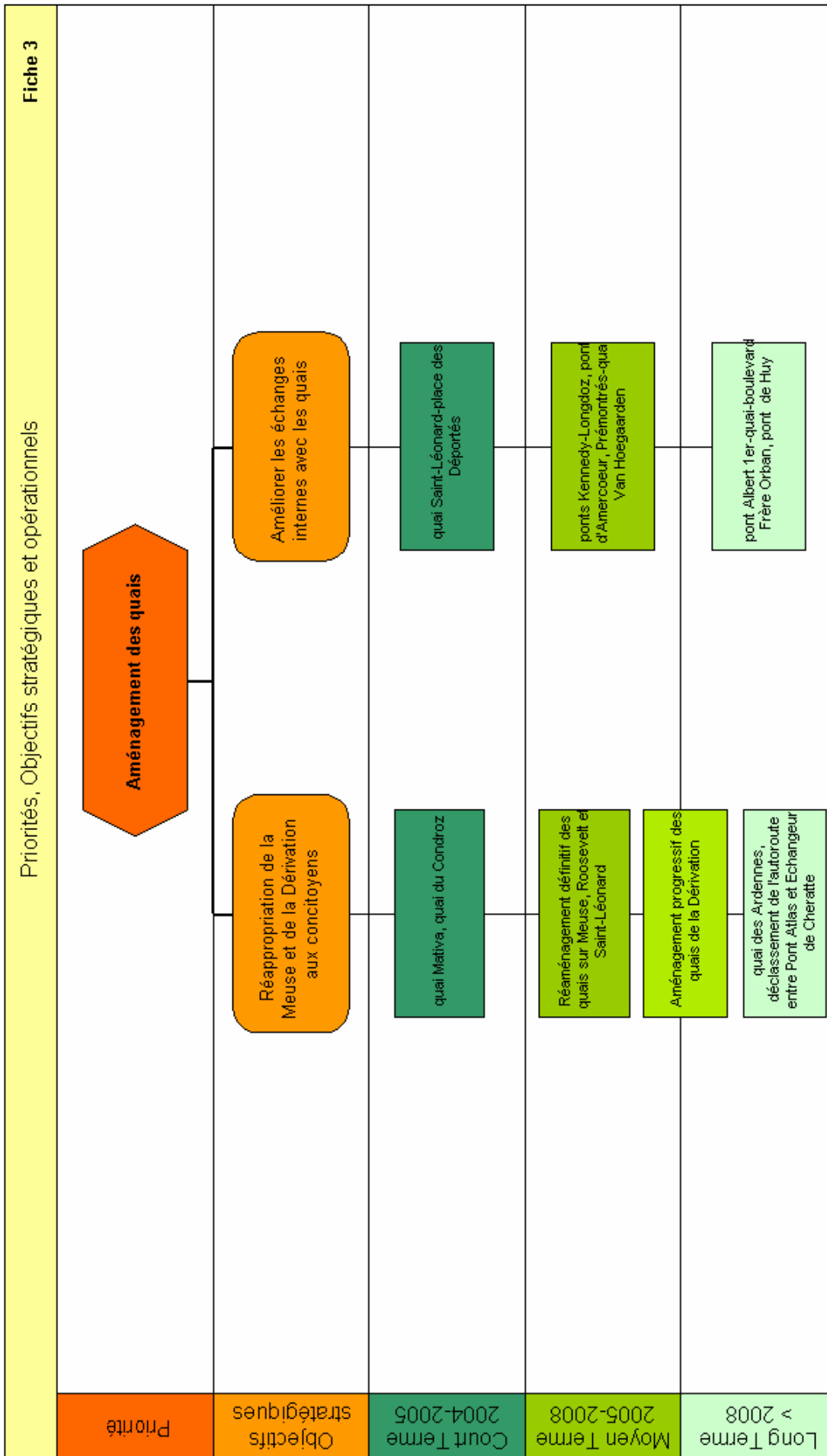
Fiches prioritaires

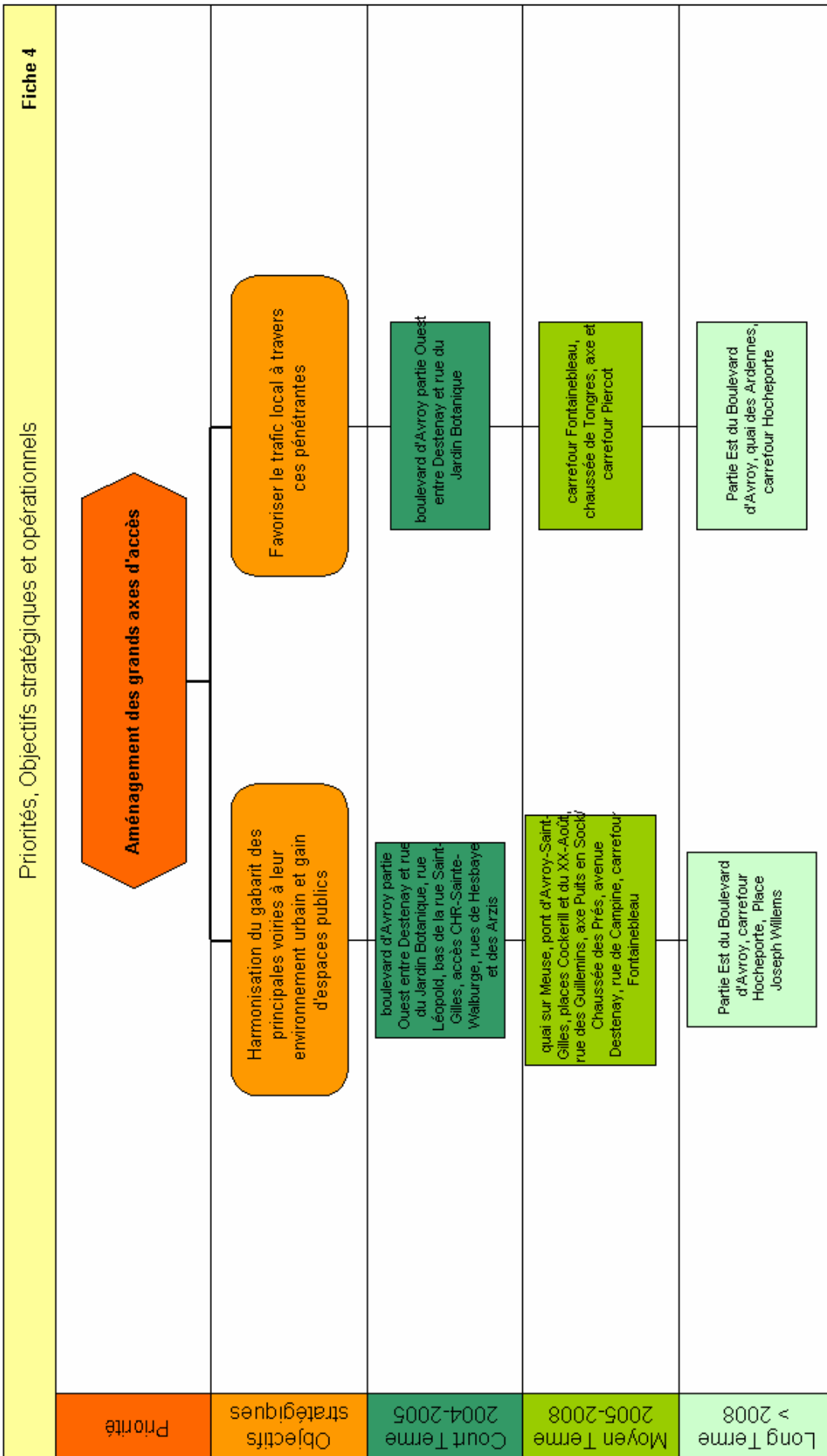
TABLE DES MATIERES

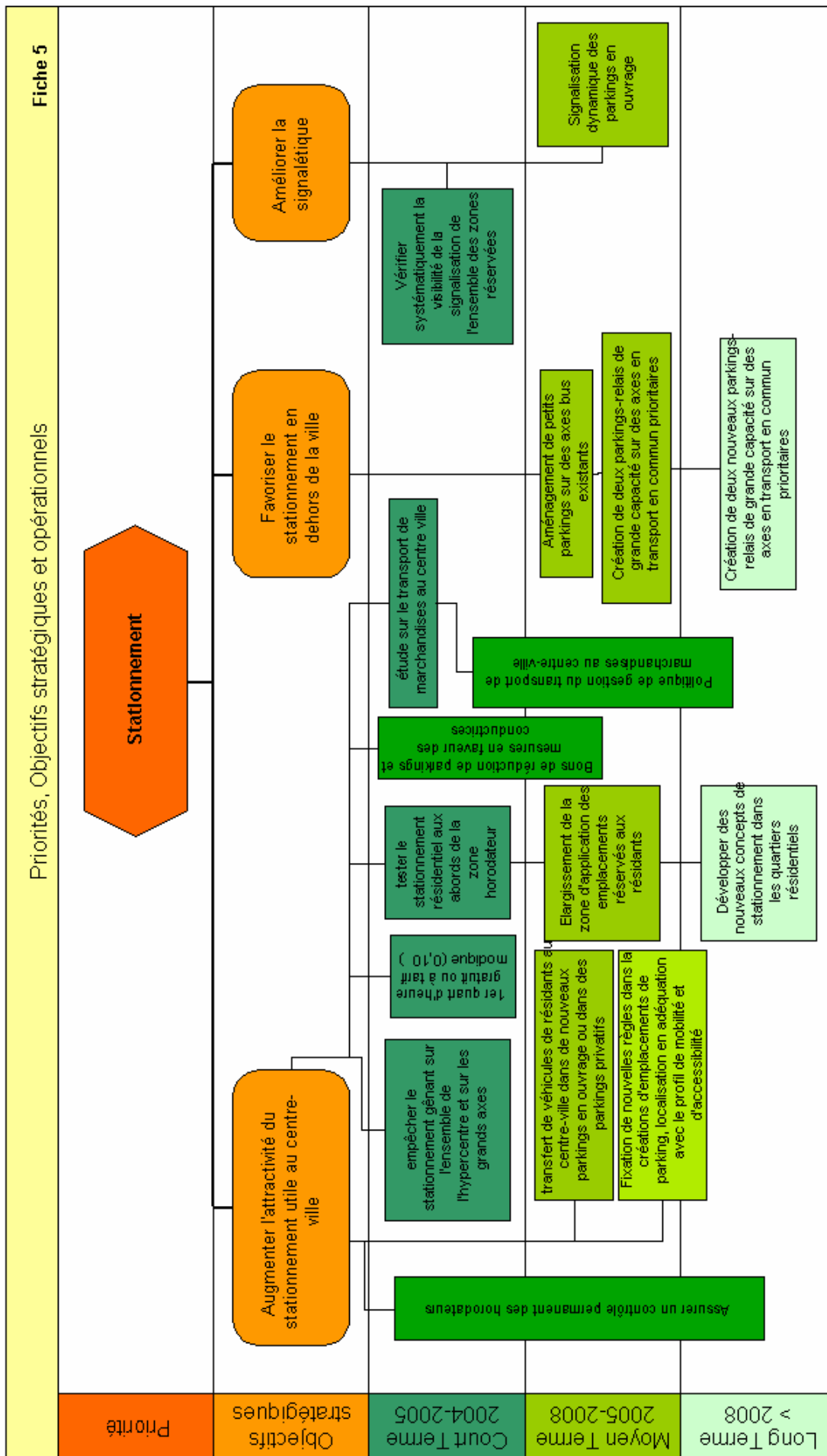
Préambule	1
1. Introduction.....	2
2. Diagnostic	3
2.1. Comportement de mobilité.....	3
2.1.1. Tendances générales	3
2.1.2. Les déplacements scolaires.....	5
2.1.3. Les déplacements liés au motif d'achats	6
2.2. Contexte urbain et accessibilité de l'agglomération.....	7
2.3. Structure générale du trafic dans le P2.....	8
2.4. Structure générale du trafic dans le P1.....	9
2.5. Offre et demande sur le réseau ferroviaire de la SNCB.....	10
2.6. Offre et demande sur le réseau des bus du TEC.....	11
2.7. Circulation deux-roues.....	12
2.8. Cheminements piétons	14
2.9. Stationnement	16
2.9.1. Centre-ville	16
2.9.2. Zone urbaine dense.....	17
2.10. Sécurité routière.....	18
2.11. Transport et environnement	21
3. Objectifs	23
3.1. Objectifs adaptés aux différentes échelles urbaines	23
3.2. Objectifs prioritaires.....	25
4. Propositions d'actions	27
4.1. Induire des changements de comportement	27
4.1.1. Aménagement du territoire	27
4.1.2. Faire connaître et développer de nouveaux services	30
4.2. Concept multimodal d'organisation des déplacements.....	31
4.3. Organisation de la circulation et hiérarchisation.....	32
4.3.1. Accessibilité	32
4.3.2. Hiérarchisation.....	33
4.4. Exploitation des carrefours.....	34
4.5. Stationnement	35
4.6. Mesures en faveur du réseau des bus du TEC.....	37
4.7. Mesures en faveur des deux-roues	39
4.8. Mesures en faveur des piétons	40
4.8.1. Cheminements piétons.....	40
4.8.2. Accessibilité aux personnes à mobilité réduite	41
4.9. Réduire l'impact des déplacements sur l'environnement	43
5. Principes de programmation.....	44
5.1. Politique générale	44
5.2. Description des fiches thématiques	45
Annexe : Fiches prioritaires	54

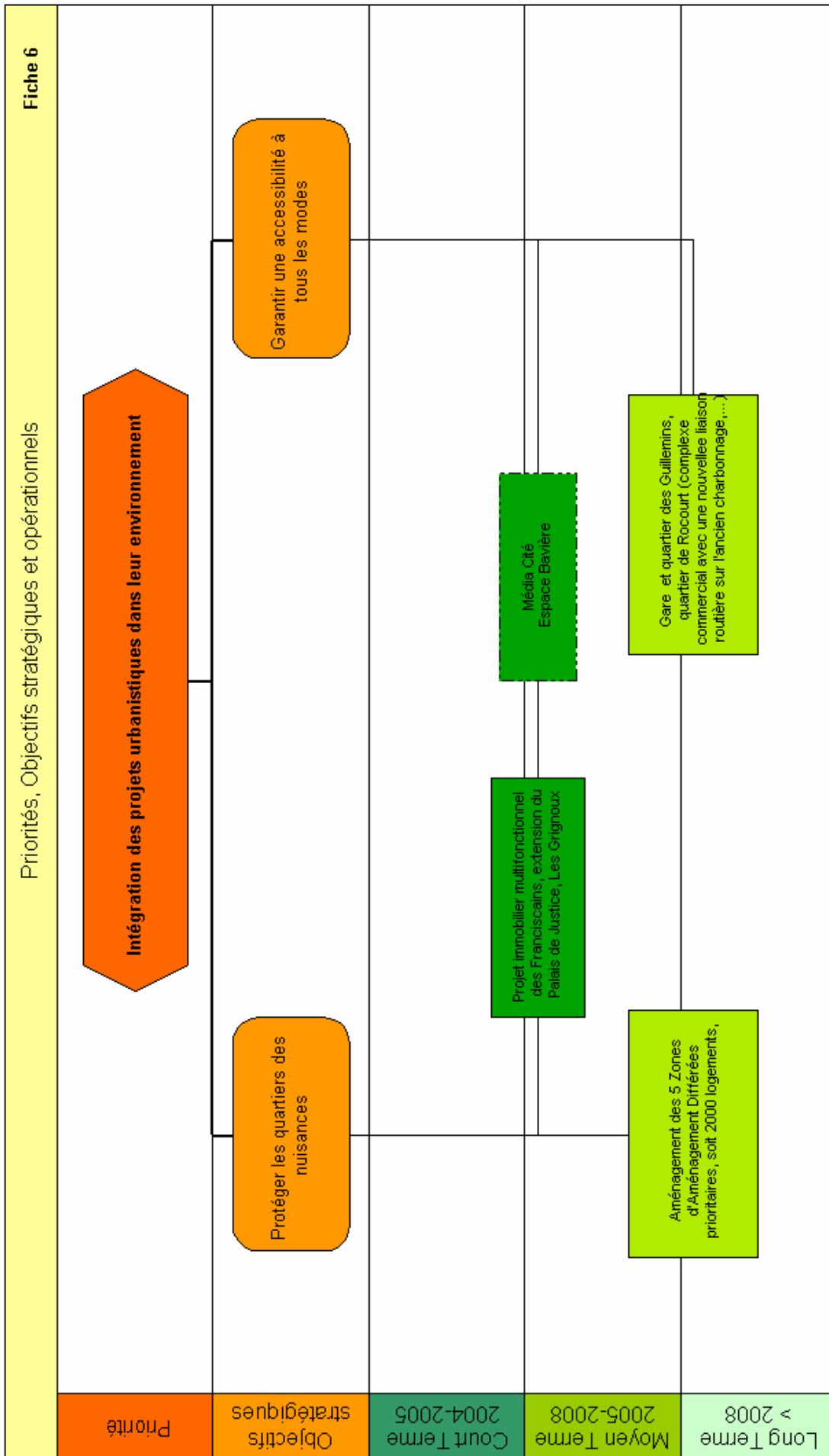


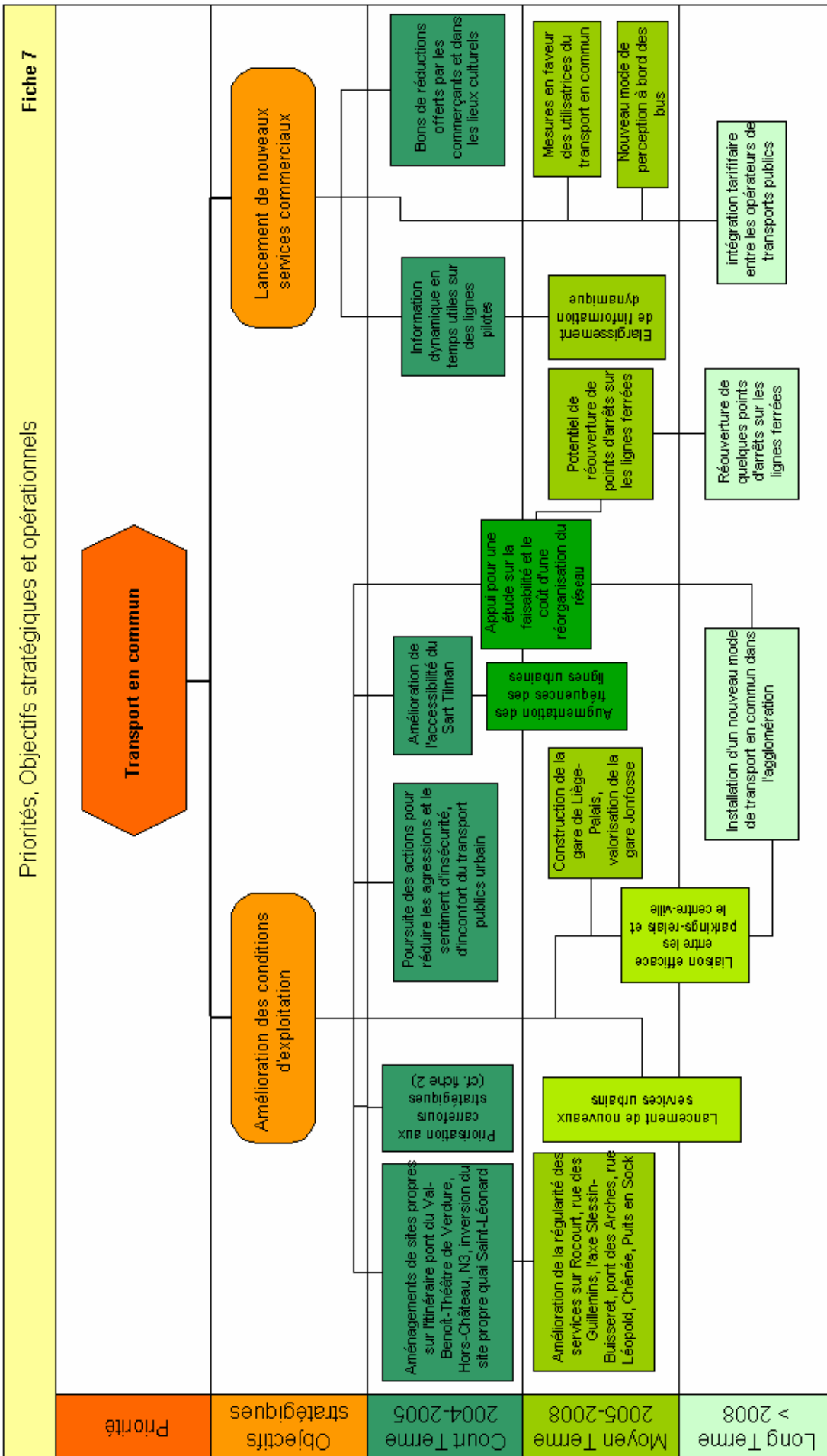


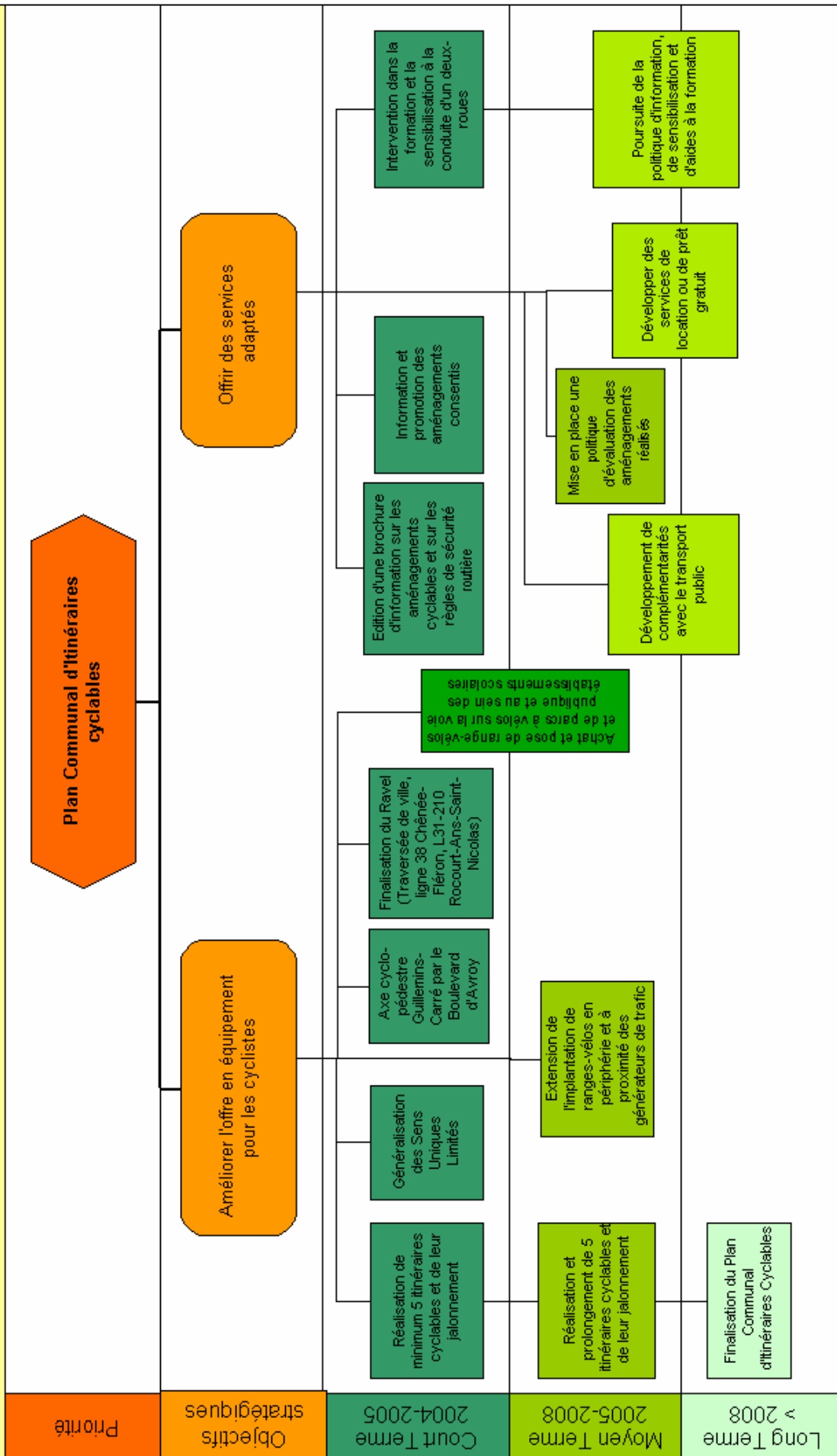


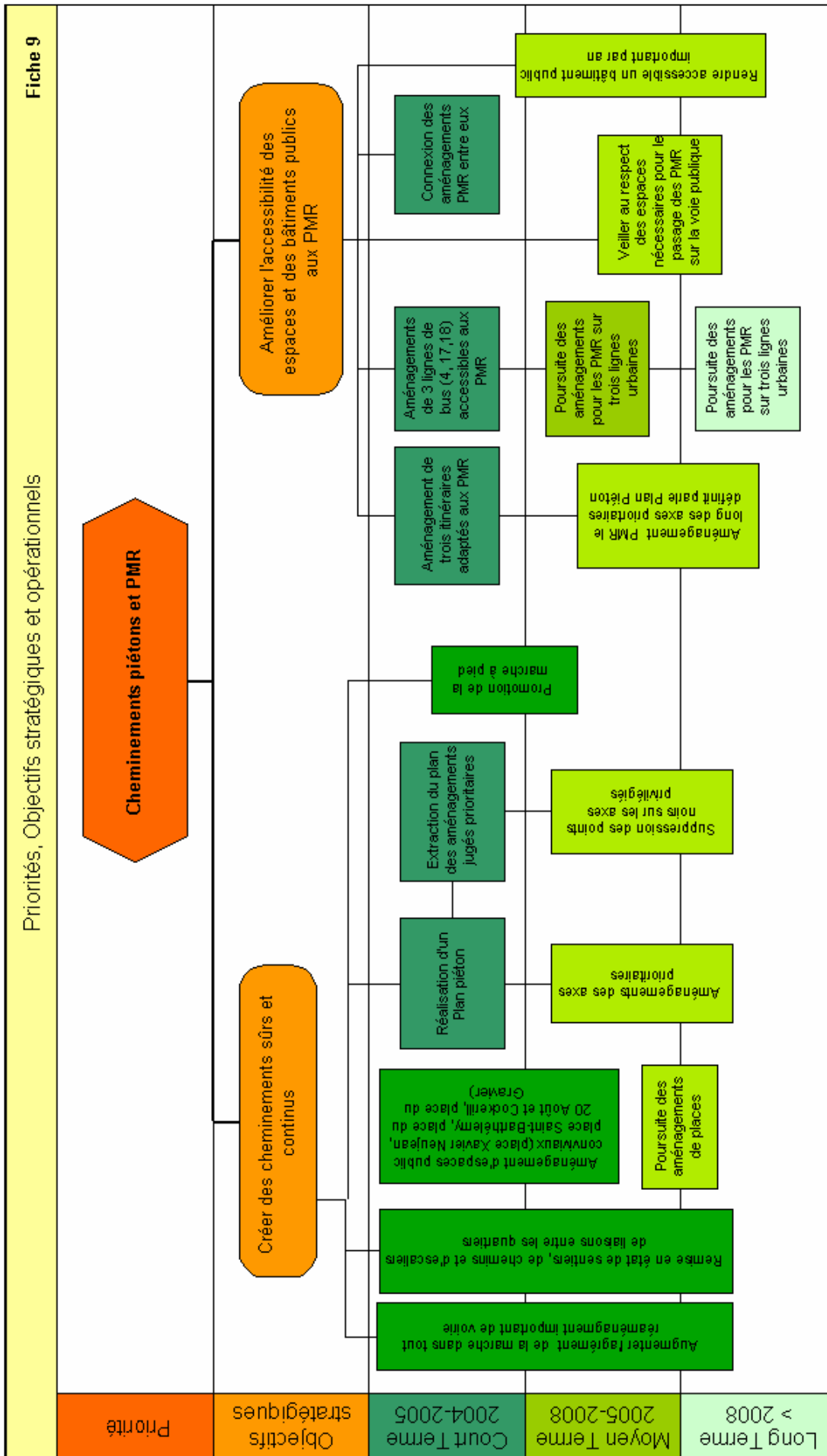


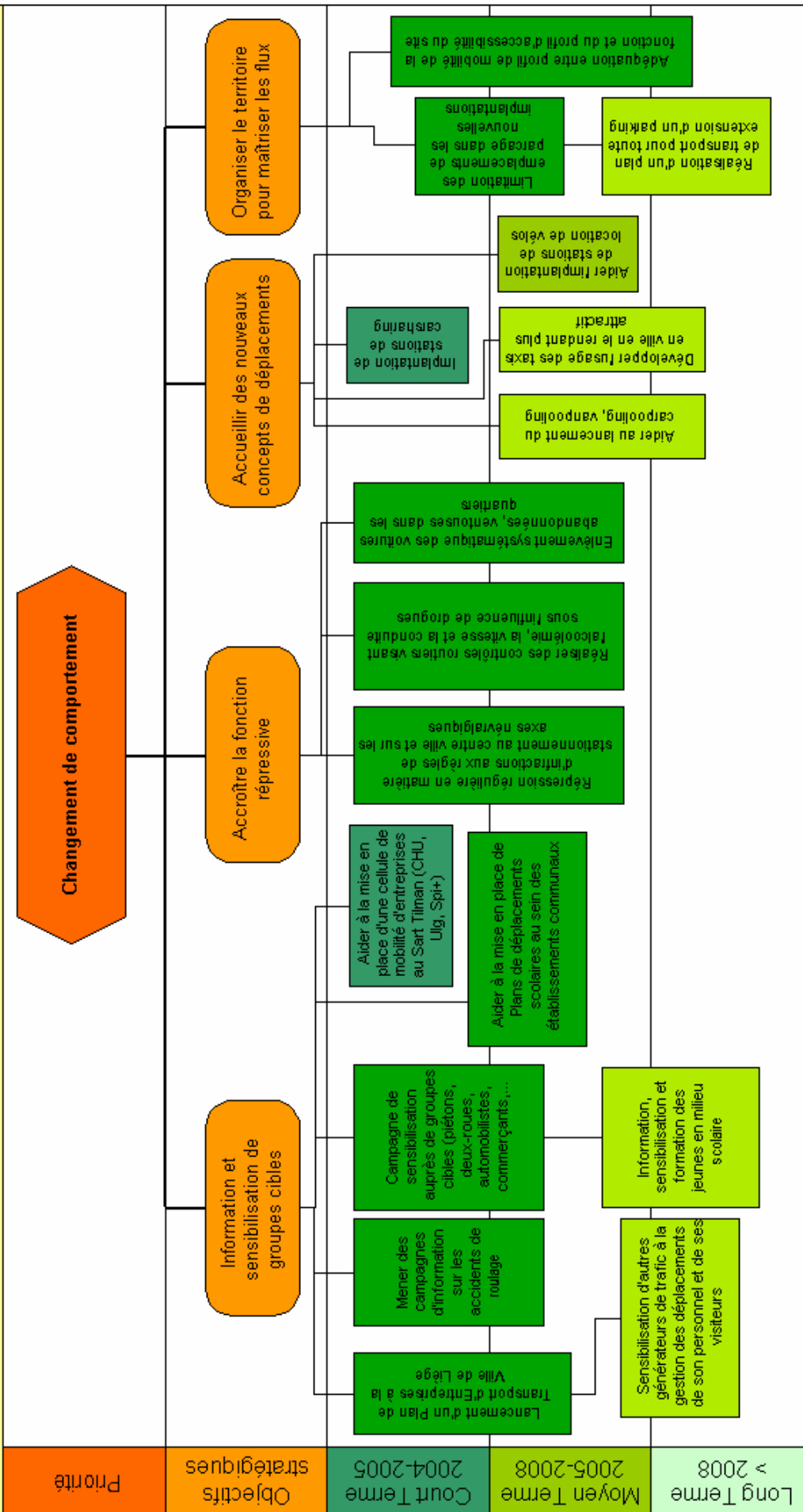




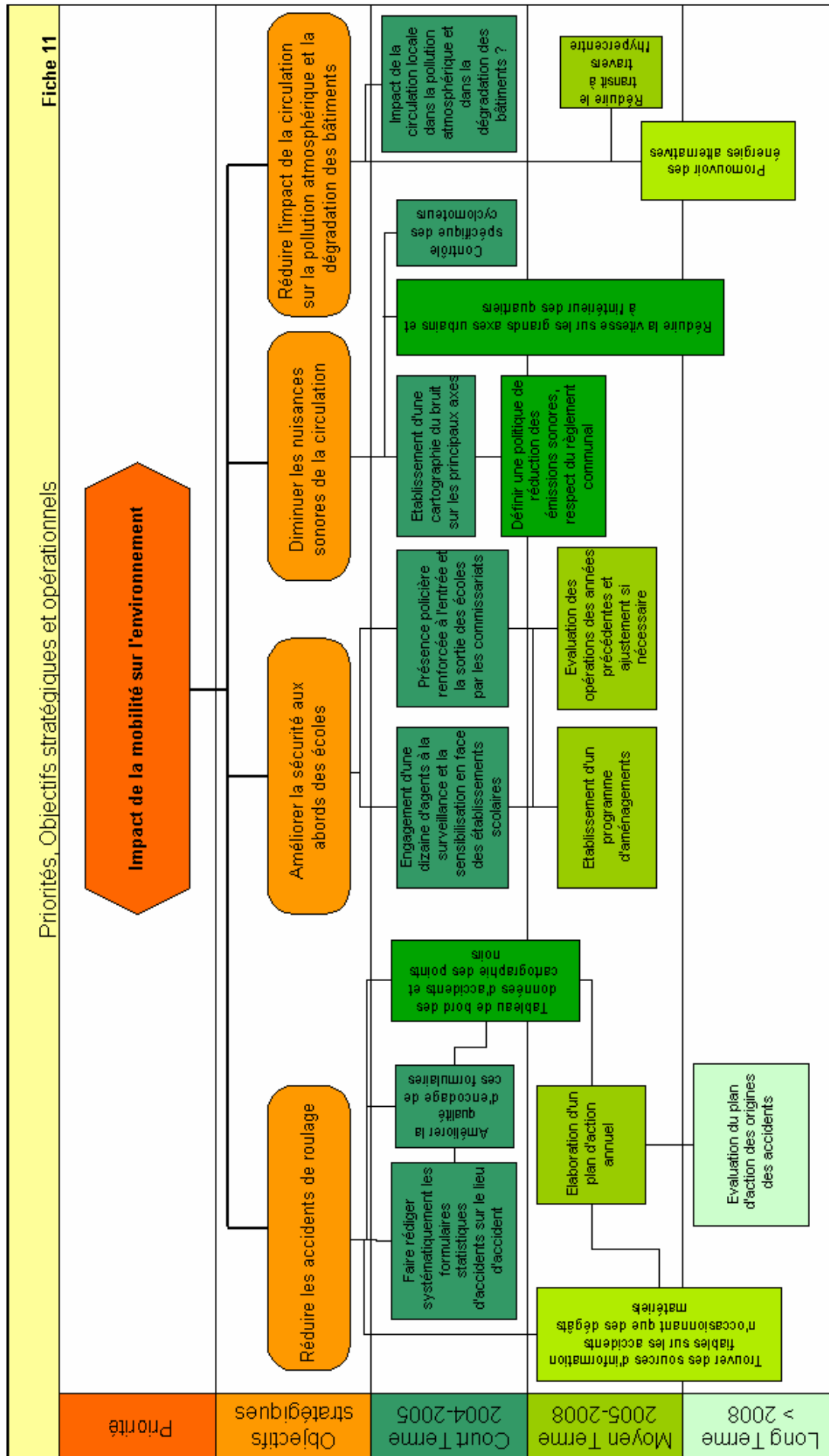








Impact de la mobilité sur l'environnement



Service communal de mobilité

Priorité

Objectifs stratégiques

Expertise et centre d'échange d'informations

Développer le processus d'information, de sensibilisation et de formation

Mise en place d'une politique de suivi et d'évaluation des actions et aménagements consentis

Missions

Aide à la remise de dossiers de candidature

Pilotage d'études

Aide à l'organisation d'activités et de manifestations autour de la mobilité

Recueil d'informations urgentes pour prise de décision

Expertise pour le compte de l'autorité communale

Enrichissement des connaissances

Accueil et développement de projets

Centralisation et diffusion d'informations au sein des services

Soutien à l'éducation et à la formation de moyens de transport

Etablissement de campagnes de sensibilisation et de promotion d'itinéraires ou d'aménagements

Procédure de communication avant, pendant et après travaux

Procédures d'information, de consultation et de concertation autour de projets d'aménagement ou d'organisation de la circulation

Tableau de bord de suivi de la politique du stationnement, de la gestion du flux de trafic, des nuisances de la circulation et des modes doux

Etablissement de fiches de suivi des projets d'aménagement et de leur évaluation

Evolution des comportements de mobilité des ménages légers

Centralisation des remarques (commentaires des services et des usagers) envers les autorités