

#1
FOCUS MOBILITÉ

SPW Éditions

LES GRANDES VILLES WALLONNES : À CHACUNE SA MOBILITÉ





Préambule

La Wallonie est une des trois Régions de l'état fédéral belge. Comme les autres Régions, elle est en charge, entre autres, de l'aménagement du territoire et des politiques de mobilité et de transport (à l'exception du transport ferroviaire, resté fédéral).

C'est à la fin des années 1990 que les premiers « Plans de circulation et de stationnement » ont été conçus en Wallonie. Dans la foulée, le décret (en droit belge, le décret est une loi prise par une Région) du 1er avril 2004 a créé deux outils de planification de la mobilité locale : les Plans communaux de mobilité (PCM) dont l'échelle est donc communale et les Plan urbains de Mobilité (PUM) dont l'échelle est l'agglomération urbaine (regroupant plusieurs communes). Si à ce jour, seule la région urbaine de Liège a fait l'objet d'un PUM, deux tiers des communes wallonnes disposent d'un PCM.

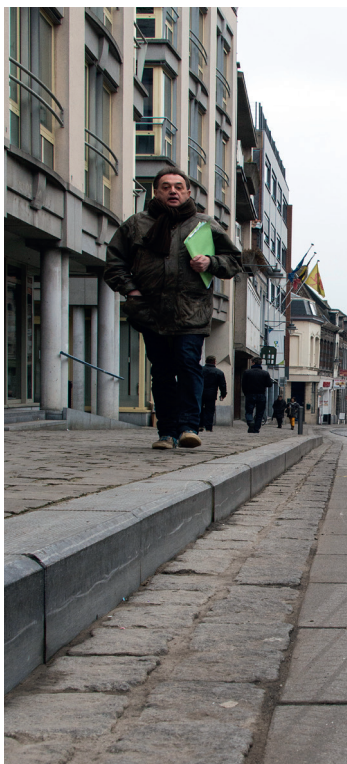
C'est évidemment le cas des huit villes wallonnes de plus de 50 000 habitants dont la politique de mobilité est présentée dans les pages qui suivent. Pour certaines d'entre elles, le PCM originel a déjà fait l'objet d'une actualisation, pour d'autres, cette actualisation est en cours.

En 2013, la Commission européenne a proposé une méthodologie relative aux Plans de mobilité urbains durables (PMUD – SUMP en anglais). Les actualisations récentes de PCM ont été réalisées en parallèle, selon une méthodologie rénovée visant à mieux prendre en compte l'expérience acquise et les enjeux actuels. Sans être totalement en adéquation avec les PMUD, on constate que les PCM de deuxième génération s'en rapprochent.

L'objet de cette brochure est de faire connaissance avec les huit villes examinées et de mieux appréhender la diversité des politiques de mobilité qui y sont développées.

Table des matières

- La Wallonie, son territoire et ses villes
- Les principaux acteurs des politiques de mobilité urbaine
- Charleroi
- La Louvière
- Liège
- Mons
- Mouscron
- Namur
- Tournai
- Verviers
- Comparer les politiques de mobilité urbaine : un exercice délicat !
- Conclusion
- Glossaire
- Bibliographie



La Wallonie, son territoire et ses villes

La Wallonie est la plus méridionale des trois régions de Belgique. Elle héberge 32% de la population belge (3,610 millions d'habitants au 1er avril 2017) sur 55% (16 844 km²) du territoire belge. Sa population est de langue française, à l'exception des 76 600 habitants des neuf communes les plus orientales de la Région qui sont de langue allemande.

La Wallonie est donc la région la moins dense de Belgique (215 hab./km² contre 479 hab./km² en Flandre et 7 361 hab./km² en Région de Bruxelles-Capitale). Elle compte 262 communes.

La diversité des situations de terrain et des modalités d'organisation institutionnelle et territoriale explique l'absence d'une définition univoque de « la ville » (ou de « la ruralité ») en Europe.

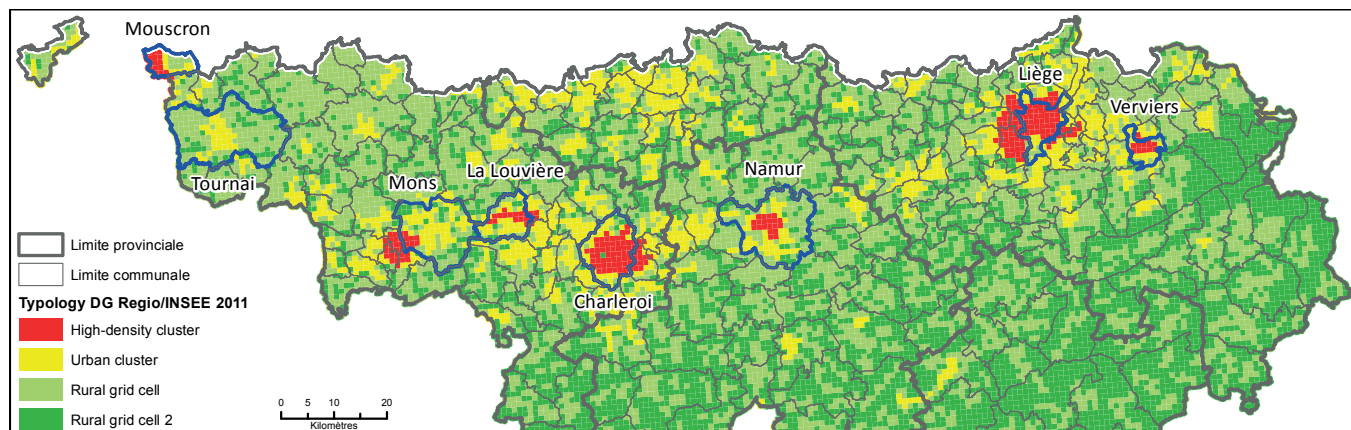
Voici deux tentatives de typologies :

La première (carte 1) se veut proche de la réalité puisqu'elle repose sur un découpage en « pixels » d'un km².

La seconde se calque sur le découpage administratif du territoire en communes, parfois assez vastes et débordant largement des zones les plus urbaines, suite à la fusion des communes intervenue en Belgique en 1977. Quoique pas toujours en phase avec le caractère réellement urbain des territoires, cette deuxième approche s'impose puisque c'est elle qui fait le lien avec le niveau politique et administratif qui est concrètement en charge de gérer ces territoires.



Carte 1



source: IWEPS

Cette carte (où chaque « pixel » représente 1 km²) met en évidence une forte concentration de la population sur la « dorsale wallonne ». D'ouest en est, cette zone relie Mouscron et Tournai, puis Mons et La Louvière pour rejoindre à Charleroi le sillon Sambre-et-Meuse jusqu'à Namur, Liège et Verviers. Sur cet axe s'égrènent les huit villes de plus de 50 000 habitants dont la politique de mobilité est présentée dans les pages qui suivent.

La carte 2 montre également, non loin du territoire wallon, l'importance du pôle que constitue Bruxelles, et la diffusion de son urbanisation au nord-ouest de la province du Brabant wallon.

La partie sud de la Wallonie est beaucoup moins dense avec de nombreuses communes de densité inférieure à 50 habitants/km², à l'exception de l'extrême sud de la province de Luxembourg où la densité remonte suite à la proximité avec des pôles d'emploi situés au grand-duché de Luxembourg.

En ne retenant que quatre classes de densités, la carte fait apparaître les singularités urbaines wallonnes. Le territoire administratif (commune) de chacune des villes est représenté par un trait bleu.

D'ouest en est apparaissent Mouscron et Tournai. Cette dernière, bien que réunissant plus de 50 000 habitants

sur le territoire administratif de la commune, ne compte pas de zone à très haute densité. Le cas de Mons est singulier : Ce n'est pas le centre ville historique, mais sa partie occidentale contigüe aux communes du Borinage, qui comptent des zones très denses. Le découpage administratif y a contribué à la création de communes de petite taille, aux densités élevées. Pourtant, c'est bien la commune de Mons qui, vu sa taille, compte plus de 50 000 habitants. Plus à l'est, on aperçoit la zone linéaire de haute densité de La Louvière. On arrive alors à Charleroi, dont la zone à haute densité déborde à l'est surtout sur sa voisine, Châtelet.

Si la province du Hainaut est la plus peuplée de Wallonie, elle se caractérise donc par une relative dispersion, héritage d'une urbanisation « organique » à proximité des anciennes houillères. Vient ensuite Namur, dont la zone à haute densité est un îlot situé au centre d'un territoire communal regroupant de nombreux villages.

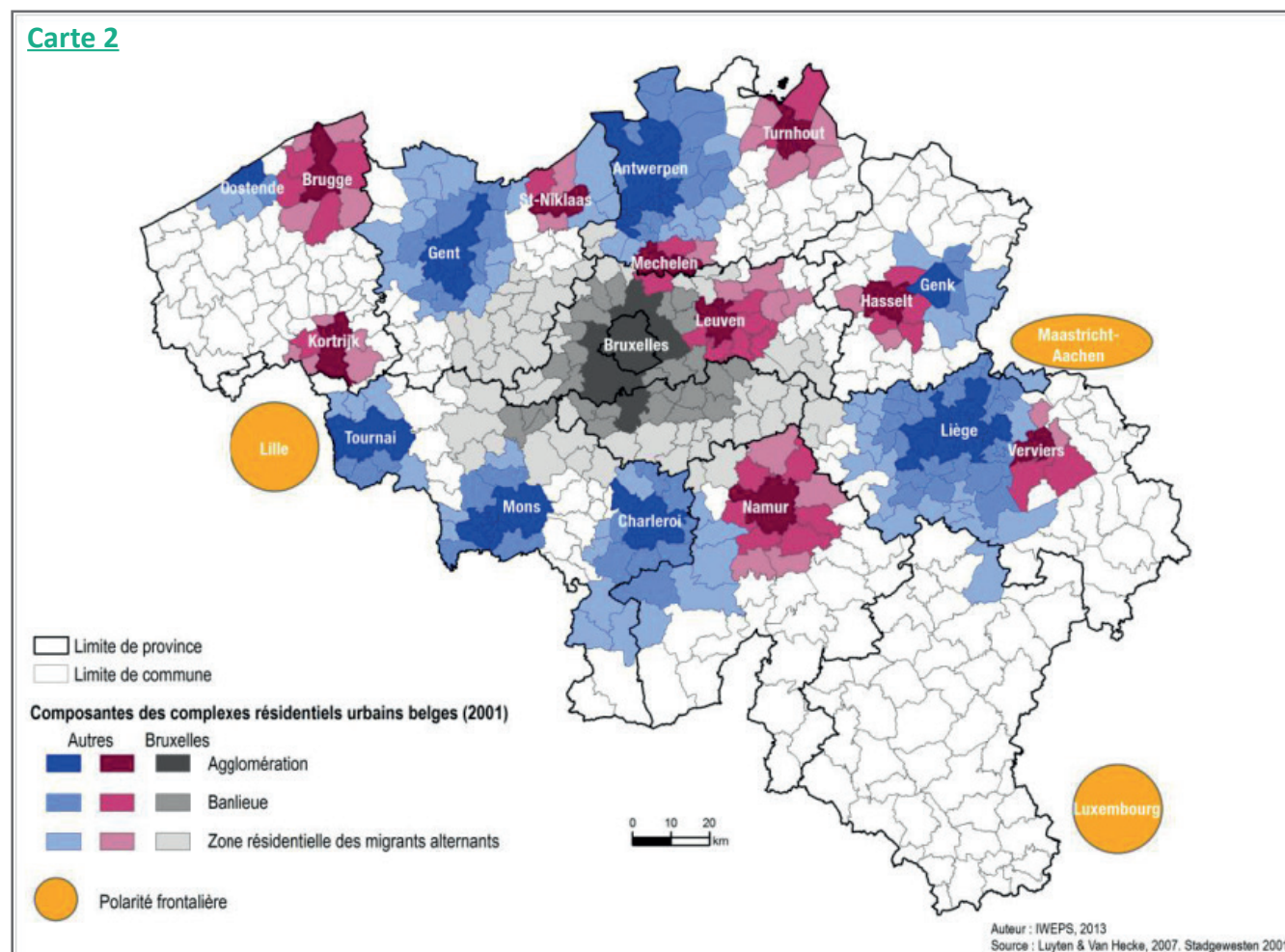
Le cas de Liège est inverse, puisque la zone de haute densité déborde sur 8 communes (outre Liège, Seraing, Herstal, St-Nicolas, Grâce-Hollogne, Ans, Chaudfontaine, Beyne-Heusay et Fléron). Enfin, la plus orientale, Verviers, dont la zone à haute densité déborde sur Dison.

La typologie territoriale de LUYTEN et VAN HECKE ; territoires morphologiques et opérationnels

LUYTEN et VAN HECKE¹ proposent une organisation du territoire différente, reposant successivement sur la ville centre, l'agglomération, la banlieue et la zone des migrants alternants (sur la base de chiffres de 2001) :

- Ville-centre: commune la plus peuplée;
- Agglomération opérationnelle: agglomération morphologique étendue pour correspondre au découpage communal;
- Banlieue: morphologiquement, la banlieue présente des caractéristiques plus proches d'un bâti rural (construction en ordre dispersé) mais reste d'un point de vue opérationnel intimement liée à la ville. 50% minimum des mouvements pendulaires se font en relation avec l'agglomération;
- Zone des migrants alternants: 15% minimum des mouvements pendulaires se font avec la banlieue ou l'agglomération.

Carte 2



Mouscron n'apparaît pas dans cette classification car elle ne possède pas de banlieue au sens retenu ci-dessus ; En d'autres termes, elle n'a pas une force d'attraction suffisante; elle appartient en fait à l'agglomération de Lille – Roubaix – Tourcoing, dont elle est un faubourg transfrontalier.

1 S. LUYTEN & E. VAN HECKE, « De belgische stadsgewesten 2001 », in Statistics Belgium – Working Paper 2007.

Un quart des Wallons habite en ville ; 60% en « région urbaine »

Voici, à l’échelle communale, les chiffres de population de nos huit villes. Pour sept d’entre elles la fonctionnalité urbaine s’étend sur ce que l’on appelle la région urbaine (agglomération + banlieue selon LUYTEN & Van HECKE, mais sans la zone des migrants alternants). En complément, on remarque que la région urbaine bruxelloise s’étend largement en Wallonie avec les communes d’agglomération de Waterloo et Braine-l’Alleud et pas moins de 13 communes de banlieue, principalement dans le Brabant wallon.

	Ville centre	Agglomération opérationnelle		(+ banlieue) = Région urbaine	
	Population	Population	Communes	Population	communes
Bruxelles (*)		69 826	2	276 496	15
Charleroi	201 753	290 744	5	495 682	13
La Louvière	80 740	137 909	4	137 909	4
Liège	198 622	502 216	13	673 522	35
Mons	95 259	193 375	6	240 397	10
Mouscron	57 789	57 789	1	57 789	1
Namur	111 376	111 376	1	162 838	7
Tournai	70 088	70 088	1	91 245	4
Verviers	55 481	78 524	3	99 143	5
TOTAL	871 108	1 511 847	36	2 235 021	94
% pop. wallonne	24,1%	41,8%	13,7%	61,8%	35,8%

Population au 1 avril 2017 (source: Service public fédéral Intérieur).
(*) Seuls les chiffres relatifs aux communes wallonnes appartenant à l’agglomération/ la région urbaine de Bruxelles sont repris.

Un Wallon sur quatre habite donc dans une des huit villes de plus de 50 000 habitants. Quatre sur dix vivent en ville ou en agglomération et largement plus de la moitié dans une « région urbaine ».

Si Charleroi est la première ville par le nombre de ses habitants (201 753) Liège est largement la plus peuplée des agglomérations (> 500 000 hab) et des régions urbaines (> 670 000 hab., sur 35 communes) de Wallonie. De 2006 à 2016, les communes de régions urbaines ont gagné +4,3% en population alors que les autres communes wallonnes ont connu une augmentation de +7%. Depuis la fin des années 1970, les territoires situés hors des régions urbaines gagnent plus (ou perdent moins) d’habitants (en %) que les régions urbaines.

La mobilité dans ces ensembles urbains représente un enjeu tout particulier. Pour des raisons de disponibilité de données mais aussi d’organisation administrative, nous concentrerons notre attention sur la mobilité telle qu’elle s’observe et s’organise non sur le territoire des agglomérations ou des régions urbaines, mais uniquement à l’échelle administrative de la ville centre (le mot ville étant donc pris au sens administratif d’« entité communale » et pas nécessairement de « territoire uniformément dense »).

Chaque ville est un cas particulier. L’archétype de « la ville wallonne » n’existe pas. Enfin, à l’ échelle européenne, les villes wallonnes sont, au mieux, des villes de taille moyenne qu’il n’est pas facile de positionner ou de faire émerger dans le réseau urbain européen.

Les principaux acteurs des politiques de mobilité urbaine

Vu son caractère stratégique, l'étude d'un Plan communal de mobilité (PCM) fait l'objet d'une large concertation puisqu'elle est orientée par l'ensemble des acteurs au sein de comités d'accompagnement. En voici la composition :

- Des délégués des villes (mobilité, aménagement du territoire, travaux, ...) en ce compris des élus et la police locale ;
- Plusieurs services de la Région (Routes, Mobilité, Aménagement du territoire,...) ;
- Les opérateurs de transport (Groupe TEC, SNCB) ;
- Des associations actives dans le domaine de l'accessibilité des PMR, de la promotion du vélo,...

Sur le plan opérationnel, la répartition des rôles est schématiquement la suivante :

Les **villes** sont gestionnaires de la plus grande partie du réseau routier; à l'échelle régionale, 90% des rues et routes sont gérées par les communes. Les villes ont un rôle essentiel pour la gestion qualitative des espaces publics, les infrastructures destinées aux piétons et aux cyclistes, etc. Elles ont un rôle déterminant en matière de règles de circulation, de stationnement (en lien avec la police locale), etc. Elles posent également de très nombreux choix (parfois en coordination avec la Région) en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire, qui peuvent avoir un impact plus ou moins direct sur la mobilité. Les villes disposent d'un ou plusieurs Conseiller(s) en Mobilité (CeM). Formés par la Région, **les CeM** sont au cœur de la politique locale de mobilité. Leur rôle est repérer les dysfonctionnements, de rassembler les acteurs, de coordonner les actions, entre autres dans la mise œuvre du Plan communal de mobilité.

Le **Service public de Wallonie** (SPW - ministère):

La Direction de la Mobilité assure la coordination de l'étude du PCM. La Direction des Routes gère le réseau routier régional (routes dites nationales) et les autoroutes. Si le réseau (auto)routier régional ne couvre « que » 10% du kilométrage total, ces axes régionaux remplissent un rôle structurant important puisque plus de 80% des flux (en véhicules*km) les emprunte. Enfin, les axes de transport en commun les plus importants utilisent fréquemment des routes régionales. Le rôle de cette direction est donc tout-à-fait primordial en matière de mobilité.

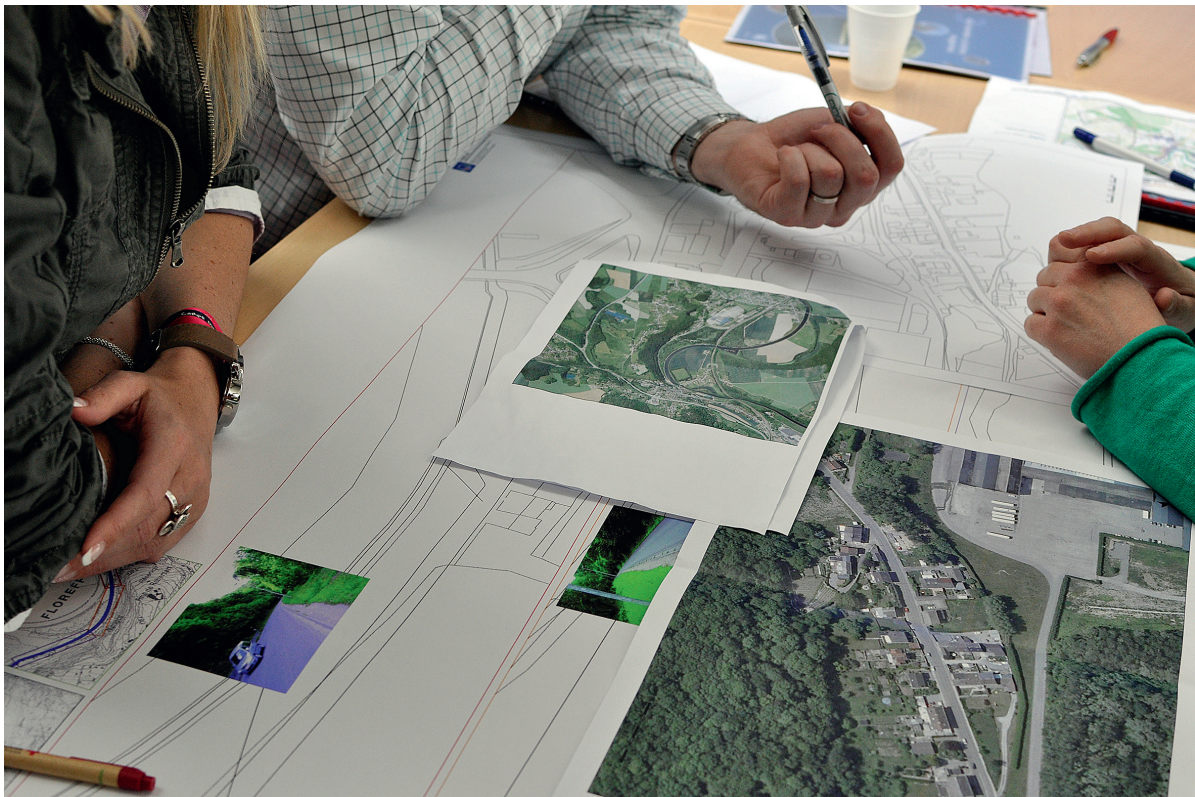
Tant la Région wallonne que l'État fédéral belge ont décidé jusqu'à présent d'attribuer la production de transport de voyageurs à leur opérateur interne (le groupe TEC - autobus et tramways -, en Wallonie; la SNCB – trains du service intérieur - à l'échelon fédéral).

Le **Groupe TEC** (transports en commun routiers, bus et tramways), financé par la Région et lié au Gouvernement régional par un contrat de service public, gère donc l'offre de transport en commun. Un enjeu omniprésent en ville est de dégager des espaces et d'aménager des mesures de priorité assurant une meilleure régularité aux véhicules du TEC (et ce tant sur des routes régionales que communales) ou encore une offre de stationnement en P+R.

L'implication de la **SNCB** (offre ferroviaire) est un peu moins directe : offrant plutôt des services d'accès à la ville, un enjeu essentiel est l'amélioration de l'offre et la qualité des connexions multimodales, en ce compris le stationnement .



• TEC-verviers



La mobilité dans les huit villes wallonnes

Les huit villes présentées ont toutes fait l'objet d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) étudié entre 1998 et 2004. Cette approche était nouvelle, et un premier bilan montre des résultats contrastés liés à une prise de conscience variable des enjeux et de la nécessité de coordonner les actions. La volonté politique spécifique à chaque ville, l'échelle géographique variable (certains PCM ne se préoccupant par exemple que du centre ville et non de tout le territoire communal) de même que la possibilité ou non de réaliser certains investissements communaux ou régionaux jouent également un grand rôle.

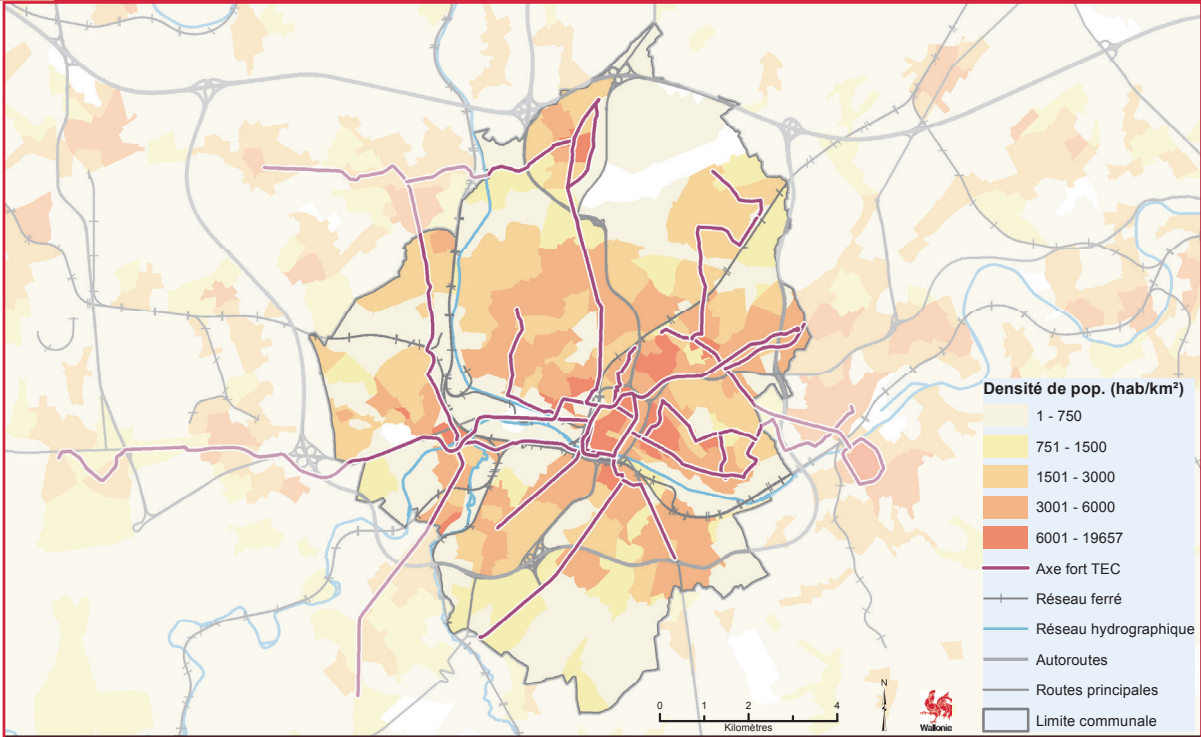
De façon générale, le PCM a rempli son rôle de document stratégique de référence guidant les interventions des différents acteurs dans une optique concertée. Il a aussi petit à petit permis d'affirmer le rôle du CeM local comme gardien des stratégies ciblées par le PCM.

Une de ses faiblesses reste l'absence d'indicateurs, ce qui complique l'observation des résultats atteints par les actions mises en œuvre. La plupart de ces villes, vu l'ancienneté de leur PCM, se sont engagées dans un processus, en cours ou terminé, d'actualisation de leur plan de mobilité. Ce sera dans certains cas l'occasion de « tester » de nouveaux indicateurs.

* * * * *

La présentation de chaque ville débute par une brève introduction qui plante le décor. Elle est accompagnée de quelques données (extraites du tableau repris en page 58) permettant de mieux appréhender la spécificité de chacune, et d'une carte synthétique. Celles-ci sont toutes à la même échelle pour permettre de visualiser la diversité de la taille de chacune des villes en tant qu'entité administrative. Elles reprennent également une vision de l'offre de transport en commun volontairement simplifiée puisque n'y figurent que les axes de transport en commun desservis au minimum 4 fois par heure et par sens de 6h00 à 22h00 (qualifiés dès lors d'« axes forts TEC »). Les axes qui se dégagent ne correspondent donc PAS à l'entièreté des lignes desservant le territoire présenté. Ensuite sont présentés les enjeux et les objectifs de mobilité, ainsi que les principales actions de mobilité qui ont été ou qui sont actuellement mises en place pour y répondre.

CHARLEROI EN UN CLIN D’ŒIL



Nombre d’habitants	201 753
Superficie totale de la commune	102,07 km²
Superficie des zones urbanisées	52,26 km²
Densité des zones urbanisées	3859 hab. /km²
Nombre d’emplois sur le territoire de la commune	88 088
Nombre d’élèves enseignement fondamental	24 312
Nombre d’élèves enseignement secondaire	19 399
Nombre d’étudiants enseignement supérieur	6430
Longueur des autoroutes sur la commune	32 km
Longueur des routes régionales	139 km
Longueur des voiries communales	621 km
Taux de motorisation	42 voit./100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	4
TRAIN : montées (6 gares/commune)/j de semaine	14 558
BUS+TRAM (janvier 2017)	(Charleroi-Sud)
Montées à l’arrêt le plus fréquenté /jour scolaire	9110
Nombre de passages de bus+trams à cet arrêt/j scol.	1041
Total montées B+T sur le territoire communal/j scol.	47 823
Montées d’hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	4,12
VÉLO : proportion de rues en SUL (sens uniques accessibles aux cyclistes dans les deux sens)	30%
Nombre de brevets du cycliste en 2017	/

CHARLEROI est la ville la plus peuplée de Wallonie. De fondation assez récente (elle a fêté en 2016 ses 350 ans) elle est située au confluent de la Sambre, des canaux du Centre et Charleroi-Bruxelles.

Son essor urbain coïncide avec la révolution industrielle autour de la houille, du verre, de l’acier et de la construction mécanique. Il en résulte une urbanisation relativement peu dense qui ne facilite pas les mobilités alternatives à la voiture.

Les efforts de reconversion et de diversification de la ville prennent désormais en compte les impératifs d’une mobilité plus diverse. Grâce à une politique urbaine volontariste, le centre de Charleroi est en pleine métamorphose.



Des enjeux majeurs en termes de transports en commun

Si le Plan communal de mobilité, approuvé en 2003, abordait de manière générale l'ensemble des problématiques, il a surtout approfondi la réflexion sur les mesures à mettre en œuvre pour accompagner les extensions du métro léger de Charleroi (MLC) portant sur la fermeture de la boucle du centre-ville et le prolongement de deux lignes vers le nord et l'est ; ces interventions étaient essentielles pour l'attractivité de l'offre de transport en commun.

Des projets qui appellent une vision globale et des mesures cohérentes

Depuis la finalisation des travaux du métro, différents projets sont en cours de réalisation ou à l'étude. Ils portent en particulier sur la requalification du centre-ville, la densification des quartiers et la reconversion des friches industrielles. En termes de projets concrets, citons, dans le cadre du projet Phénix, les aménagements d'espaces publics (Place de la Digue, rue de la Montagne, Quais Rimbaud et Verlaine).



• Le Quai Arthur Rimbaud rénové

Par ailleurs, on observe une évolution positive du volume de marchandises distribuées en milieu urbain après avoir transité par le CDU (Centre de Distribution Urbaine).

Sont à l'étude en centre-ville: le projet « Charleroi district créatif » qui couvre la zone nord-ouest de la ville, le masterplan de la gare du sud, la reconversion du site de Charleroi Expo, la délocalisation de deux hôpitaux (l'une est réalisée depuis mi 2015, l'autre est en projet).

Le projet Rive Gauche a complètement redessiné les environs immédiats de la Place Albert 1er. Les travaux, achevés en février 2017, ont résidé en la construction d'un pôle commercial d'environ 35.000m² comportant des commerces, des logements, un hôtel, des bureaux et des parkings, le déjà fameux Rive Gauche. La place a retrouvé sa vocation d'espace citoyen et la ville basse a été rendue prioritairement aux piétons.



• Place Albert 1er rendue aux piétons et le centre Phénix - rive Gauche

Le projet de ville, décliné en plan 2015-2025, intègre les zones d'activités économiques, les quartiers et le centre-ville de Charleroi. Ces différents projets, réalisés, en cours de réalisation ou à l'étude, ont et auront un impact important en matière de mobilité au cœur de la ville (« intra ring ») qui, s'il accueille seulement 5% de la population, concentre de nombreuses activités : emplois, commerces, écoles et génère des flux importants à l'heure de pointe.

La mobilité conjugée au futur

Dix ans après le premier PCM, cinq ans après l'achèvement du métro, une actualisation s'imposait pour développer le centre-ville dans une perspective de mobilité durable. Le périmètre intra-ring (zone de 2 km sur 1 km) induit des déplacements courts, dont une part non négligeable peut être effectuée à pied ou à vélo, pour autant que ces déplacements soient attractifs, confortables et sûrs.

L'actualisation du PCM, réalisée à l'échelle de l'intra-ring et de ses faubourgs en 2013 et 2014, a débouché sur un ensemble de recommandations se basant sur la définition d'une hiérarchisation du réseau routier. Celle-ci confirme le rôle structurant de quelques voiries et détermine une vaste zone 30 pour toutes les autres rues du centre-ville.

La gestion du stationnement

L'offre de stationnement au centre de Charleroi (9650 habitants) est importante puisqu'en 2012, 11.500 emplacements étaient accessibles au public, dont 5000 en voiries et 6500 hors espace public. Jusqu'il y a peu, la moitié de ces emplacements était gratuite et la durée de stationnement illimitée. Aussi, les constats posés en 2015 par l'actualisation du PCM sont sans appel :

« L'offre de stationnement au centre-ville de Charleroi est actuellement très largement dimensionnée. Elle est de plus relativement peu utilisée par les riverains. Pour les employés qui travaillent dans le centre-ville, le stationnement sur l'espace public est extrêmement aisé à Charleroi en comparaison avec des centres-villes similaires. Cette facilité de stationnement est défavorable à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture, alors que dans le cadre des extensions du métro notamment, des investissements publics très conséquents ont été consentis pour renforcer l'offre de transport public. D'autre part, cela concourt à la saturation des accès routiers existants, alors que les nombreux projets à l'échelle du centre-ville vont encore renforcer les besoins d'accessibilité. »

Ainsi, suite à l'adoption de l'actualisation du PCM, la Ville a décidé de mettre en œuvre un nouveau plan de stationnement aux objectifs clairs et ambitieux :

- Modérer l'usage de la voiture en centre-ville, sans l'interdire, pour mieux partager le temps et l'espace urbain ;
- Inviter les citoyens à revenir profiter du centre-ville au-delà de 16h30-17h ;
- Encourager le recours aux transports en commun et à la mobilité douce ;
- Favoriser la rotation des véhicules ;
- Optimiser le parking en fonction des besoins de chaque usager ;
- Dans certaines zones, favoriser le stationnement des riverains et dissuader celui des non-riverains.

Pour atteindre ces objectifs, le plan de stationnement met en place une série de mesures :

- Le plan découpe l'intra-muros en zones, de la plus contraignante (stationnement limité à 2h et au tarif progressif) à la plus tolérante (stationnement limité à 8h et au tarif dégressif) ;
- Le paiement est mis en place du lundi au samedi de 9h à 17h ;
- Les 30 premières minutes sont gratuites partout ;
- Divers moyens de paiement et des formules d'abonnements dématérialisés existent ;
- Un comité d'accompagnement est mis en place afin de suivre la mise en œuvre du plan et prendre en compte les demandes spécifiques pouvant conduire à des modifications du règlement.

Sur le terrain, le stationnement est géré grâce à un système dématérialisé. Ainsi, il suffit d'encoder sa plaque d'immatriculation dans l'horodateur, il n'y a plus de ticket à placer dans sa voiture.

Les résultats en termes de saturation des places de parking situées en voirie ne se sont pas fait attendre : d'une saturation généralisée, le taux d'occupation est aujourd'hui descendu à 80%¹.

La « scancar » :

Le contrôle du stationnement est effectué par des agents constatateurs et par la « scancar », une voiture équipée de caméras de reconnaissance automatique des plaques minéralogiques. Les deux caméras embarquées photographient toutes les plaques qui entrent dans leur champ de vision, de part et d'autre de la voirie. Cette voiture a un potentiel de vérification de 10.000 immatriculations par jour, vingt fois la moyenne d'un agent qui travaille à l'aide de son système portable.

Ces images alimentent le back-office de la Régie. En cas de présomption d'infraction, ces images font l'objet de vérifications avant l'envoi d'une redevance forfaitaire aux usagers qui ne sont pas en ordre de droits de stationnement.



¹ Comptages réalisés par la Régie Communale Autonome, juin 2017, rues Waterloo, Janson, Yser, Europe, Joseph II, Tumelaire, Audent, Devreux, Montigny.

Une politique cyclable naissante et une préoccupation quotidienne en faveur des PMR

À l'heure actuelle, la culture vélo à Charleroi est encore à ses débuts. Or, le contexte est favorable, avec notamment 38 kilomètres de RAVeL déjà aménagés. Vu la superficie du centre-ville, le PCM actualisé estime que la mixité entre les vélos et les voitures constitue un bon compromis, en particulier dans un contexte de zones 30.

Un point vélo, avec atelier de réparation, a été créé en gare de Charleroi en 2014.

Le PCM actualisé s'appuie sur les six itinéraires du schéma régional cyclable et définit six axes de travail: un cœur de ville 100 % cyclable, la sécurisation de tous les points de franchissement des barrières naturelles et artificielles entre l' « intra-ring » et les faubourgs, des liaisons attractives depuis les quartiers jusqu'au cœur de ville, une offre adaptée et renforcée de stationnement vélo, la promotion de l'utilisation du vélo, la définition des sites de réflexion prioritaires dont la mise en œuvre des SUL (sens uniques limités).

Une attention sera développée au quotidien pour faciliter les déplacements des piétons et en particulier des PMR: choix des matériaux, planéité, rugosité, accessibilité des traversées piétonnes, suppression des obstacles réduisant la largeur de passage à moins de 1,5 m. Les projets commerciaux PHÉNIX (voir encart) et RIVE GAUCHE ont bien sûr intégré les critères qui favorisent la mobilité douce et l'accessibilité pour tous.

Un réseau de transport en commun à compléter

Il s'agit de compléter et d'optimiser l'offre fournie par le métro. À terme, la mise en place de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) au sud-est sur l'axe de la N5 au départ de Loverval et au sud-ouest sur l'axe de la N53 au départ de Bomerée devrait compléter l'offre structurante de transport en commun. La création de parcs-relais est également prévue dans cette étude.



• Station Madeleine

Des enjeux impliquant une vision plus large du territoire

Son nouveau plan de mobilité en poche, une politique globale en matière de mobilité va, dès à présent, pouvoir prendre son envol en centre-ville. La Ville souhaite encore, à cet égard, entreprendre à brève échéance un Plan urbain de mobilité ou bien compléter son Plan de mobilité en y intégrant l'ensemble des entités qui constituent la commune.

L'extension du métro de Charleroi :

La mise en service de l'antenne nord du Métro Léger de Charleroi (MLC) en 2013 a marqué la fin de plus de quatre années de travaux qui ont considérablement amélioré le réseau de transports en commun.

L'extension de l'antenne dite « de Gilly » a permis d'étendre le réseau vers l'est. La station multimodale de Soleilmont, située au terminus de cet axe, offre désormais une correspondance avec les lignes de bus desservant l'est de l'agglomération ; elle dispose d'un parking de persuasion (P+R) gratuit de 145 places au service des voyageurs qui souhaitent rejoindre le centre-ville de Charleroi en transport en commun.

La clé de voûte du projet a été l'achèvement en 2012 de la boucle centrale autour du centre-ville. Ce chaînon manquant de 800 mètres permet dorénavant au MLC de circuler autour du centre-ville sur 4,3 kilomètres et offre 8 stations périphériques assurant une couverture complète de l'intra-ring.

Les actions entreprises en liaison avec ce projet ont permis de réaliser des aménagements de façade à façade sur l'antenne nord Charleroi-Gosselies ainsi qu'au centre-ville. L'Esplanade de la gare de Sud a été entièrement réaménagée et constitue un véritable pôle intermodal. Les abords des écoles ont été sécurisés. Divers ouvrages d'art ont été mis en œuvre, tel l'élargissement du pont Saint-Roch qui surplombe la Sambre ainsi que des passerelles destinées aux piétons et aux cyclistes, notamment sur l'antenne de Soleilmont.

Le réseau des bus a été réorganisé afin de rabattre les usagers vers les lignes du MLC. Le Métro de Charleroi en quelques chiffres :

- 4 lignes
- 48 stations (dont 38 sur le territoire de la commune de Charleroi)
- 33,3 km de longueur d'axes ferrés, dont 1/3 en surface et 2/3 en site propre (tunnel ou viaduc).
- 44 motrices ; tramways articulés d'une capacité de 140 voyageurs (44 places assises) pouvant circuler en composition double.
- Nombre moyen de voyageurs montés aux 38 stations de métro desservant le territoire de Charleroi un jour de semaine scolaire (janvier 2017) : 6989



- La Station Madeleine, sur la ligne 3 du métro, est une station tram+bus dotée d'un P+R.

Le projet Phénix :

Ce projet redessine la ville basse, face à la gare du Sud. Son financement a bénéficié de Fonds Structurels Européens via le programme « Convergence ». Il se décline en huit fiches pour un investissement total de plus de 50 millions d'euros. De nombreuses voiries sont concernées. Il comporte entre autres :

- La transformation de la place de la Digue par la création d'un forum qui permet l'organisation d'événements culturels et populaires et, en sous-sol, un parking tandis que les voiries adjacentes sont réaménagées ;
- La redynamisation de la ville-basse par le réaménagement du quartier dit du Triangle (rues Desandroin, du Moulin et de la Fenderie) en espaces piétonniers et semi-piétonniers et la démolition d'immeubles au bénéfice d'espaces ouverts ;
- L'aménagement des quais de Sambre pour leur rendre leur vocation résidentielle et de lieu de promenade et la création d'une passerelle piétonne sur la Sambre ;
- La liaison ville-basse/ville-haute pour assurer la pérennité de l'activité commerciale de la rue de la Montagne et mettre en évidence le patrimoine immobilier tout en reliant les principales implantations culturelles et touristiques des deux parties de la ville (Palais des Beaux-Arts, Maison du Tourisme, Hôtel de Ville) ;
- La création d'une plateforme d'échanges à proximité de la gare de l'Ouest (Centre de Distribution urbaine) accueillant le charroi lourd de livraison de marchandises avant de le dispatcher au centre-ville avec des véhicules légers. En fonction depuis 2016, on observe une augmentation du nombre de partenaires et des volumes pris en charge.

Le service mobilité

La mobilité relève des compétences du bourgmestre, assisté de la Cellule mobilité constituée aujourd'hui d'un CeM.

Les Commissions:

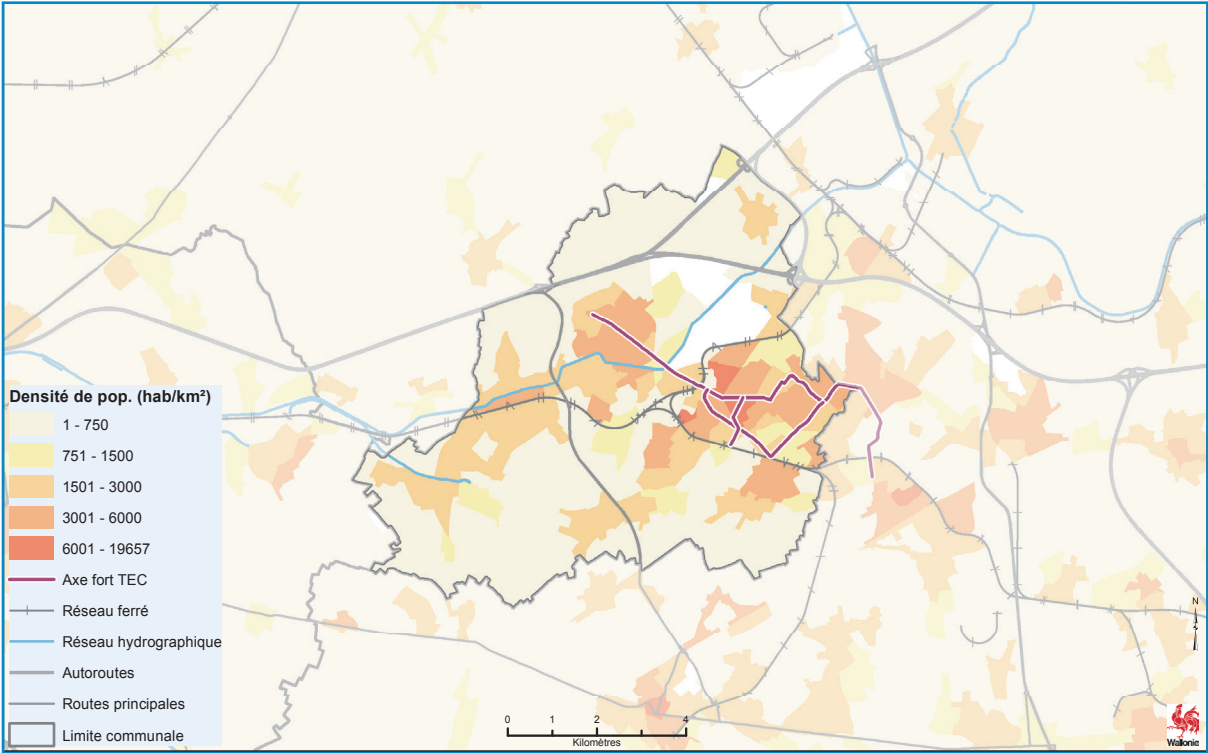
Les Commissions Trafic et Mobilité rassemblent les services de la Voirie (Service Technique, surveillants de chantier, etc...), la Police, le cabinet du Bourgmestre, le bureau d'études communal, les Services de l'Urbanisme et de l'aménagement du territoire, le TEC Charleroi, le Service Incendie et le CeM.

La Commission Trafic et Mobilité se réunit tous les mois pour valider les projets mais des pré-commissions préparent chaque semaine (à raison d'un thème par réunion) les projets en amont.

Le Comité de suivi du PCM rassemble le cabinet du bourgmestre, les services mobilité, voirie, aménagement du territoire, police, pompiers, la Régie communale autonome et les instances régionales ; la Direction des routes (DGO1), de la Mobilité (DGO2) du SPW, le Groupe TEC,... une fois par an.

Contact:

lionel.mineur@charleroi.be
www.charleroi.be



Nombre d’habitants	80 740
Superficie totale de la commune	64,16 km²
Superficie des zones urbanisées	21,88 km²
Densité des zones urbanisées	3697 hab. /km²
Nombre d’emplois sur le territoire de la commune	26 184
Nombre d’élèves enseignement fondamental	9208
Nombre d’élèves enseignement secondaire	7656
Nombre d’étudiants enseignement supérieur	642
Longueur des autoroutes sur la commune	11 km
Longueur des routes régionales	31 km
Longueur des voiries communales	327 km
Taux de motorisation	44 voit/100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	/
TRAIN : montées (3 gares/commune)/j de semaine	4283
BUS (janvier 2017) : Montées à l’arrêt le plus fréquenté /jour scolaire	(Place Mansart) 2923
Nombre de passages de bus à cet arrêt/j scolaire	493
Total montées sur le territoire communal/j scolaire	14 365
Montées d’hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	2,90
VÉLO : proportion de rues en SUL (sens uniques accessibles aux cyclistes dans les deux sens) (2017)	83%
Nombre de classes « brevets du cycliste » en 2017	6

LA LOUVIERE est une ville du Hainaut située le long du Canal du Centre entre Charleroi et Mons, née en 1869.

Son essor urbain coïncide avec la révolution industrielle autour de la houille, de la construction mécanique (matériel ferroviaire) et de la céramique. Coincée entre ses deux grandes sœurs que sont Mons et Charleroi, La Louvière n’a pas pu développer de région urbaine dépassant ses limites administratives; elle est aussi clairement dans l’orbite de Bruxelles.

La Louvière elle aussi mène des politiques de reconversion, qui prennent en compte une mobilité plus diversifiée.



Une problématique de contournement au centre de la réflexion

Le PCM de La Louvière, approuvé en 2002, se penchait en particulier sur la problématique du contournement de la ville. En 2009, celle-ci prenait acte de la décision du SPW de mettre en œuvre le contournement, alors que l'actualisation du PCM était en cours, centrée cette fois sur la régulation du stationnement et sur la circulation en centre ville et dans le secteur des hôpitaux. À ce jour, le contournement ouest est opérationnel et un avant projet de contournement est a été approuvé par le Collège ; sa réalisation est prévue sur Fonds FEDER. Le PCM prévoit aussi la concrétisation du concept

de « métrobus », appelé aujourd'hui BHNS. L'axe concerné emprunte la N535 à Houdeng (entrée nord-ouest), traverse le centre-ville et se poursuit pour rejoindre la N27 et l'entité de Manage (direction sud-est). 80 % de la population louviéroise réside à moins de 500 mètres de cet axe de transport public. Des sites propres bus ont été réalisés et des priorités aux feux sont en place sur la N535. Les aménagements en centre-ville sont encore à finaliser. Les voiries communales étant étroites, la marge de manœuvre y est particulièrement limitée.



• Axe du Métrobus à Houdeng

De nouveaux questionnements

L'apport de fonds FEDER dans la reconversion de l'ancien site des faïenceries ROYAL BOCH, important projet urbanistique de 3 km² en centre-ville, va apporter une dynamique nouvelle avec la construction de bâtiments dont certains sont terminés tels la cité administrative et le musée de la faïence. La construction des logements et des commerces est actuellement en stand-by pour les

premiers et en attente de permis pour les seconds. L'ensemble des voiries du site est réalisé et un parc a été créé.

La mise en œuvre de la politique de stationnement recommandée par le PCM a diminué l'offre avec la suppression d'emplacements sur les places publiques au centre-ville et en voirie, soit sur l'ensemble du périmètre de revitalisation urbaine (sauf parking souterrain). De véritables espaces de convivialité sont ainsi apparus.



• Place Communale renovée

Des zones bleues ont aussi été créées dans plusieurs quartiers. La première carte riverain est gratuite et la deuxième coûte 30 €. Le stationnement fait l'objet d'une concession à un opérateur privé, dont la durée a été fixée contractuellement à 30 ans (terme en 2023). Dans le cadre de la Smart Mobility, 48 emplacements « Shop & Go » limités à 30 minutes ont remplacé des emplacements « classiques », permettant une rotation plus importante pour les achats minutes.

Mobilité et urbanisme

La Ville de La Louvière a mis en place une collaboration inter-services très efficace pour gérer les charges d'urbanisme. Elle contribue au quotidien à améliorer la mobilité et l'espace public (création d'effets de porte, de trottoirs traversants...). Les avis mobilité, remis dans le cadre des demandes de permis d'urbanisme, constituent aussi une occasion de réfléchir, en transversalité, à une meilleure vision de l'aménagement territorial.



• Place «Shop and Go»

Aujourd'hui

La Louvière est la cinquième plus grande entité de la région wallonne mais seuls des pôles d'enseignement primaires et secondaires y sont présents. Quelques établissements proposent des formations pour la population de 18 à 25 ans. Cette classe d'âge est donc peu présente dans la vie locale alors qu'il s'agit du public cible idéal potentiellement sensible à l'utilisation du vélo. La Ville travaille néanmoins activement sur des pistes de développement de l'usage du vélo.



• boxes vélo à la gare de La Louvière sud

Il s'agit de créer, d'innover, de séduire de nouveaux cyclistes, en sachant que le meilleur atout du deux-roues sont des aménagements de qualité et l'instauration d'une véritable culture cyclable.

Des indicateurs de mobilité complémentaires

- 5 km sites propres et bandes bus
- 38 226 piétons/semaine rue Albert 1er (rue piétonne)
- 840 places de stationnement payant
- 1450 emplacements de stationnement en zone bleue
- 48 emplacements « Shop and Go »
- 72 stationnements vélo et 16 boxes
- (586 abonnés à la newsletter Vélo)
- 5579 emplacements de parking public payants hors voirie
- 52 contrats de location à long terme de vélos en 2016

Le service mobilité

Le service mobilité est attaché au département Cadre de vie de la Ville qui comprend également les services Patrimoine, Urbanisme, Environnement, Développement Économique et Développement Territorial. Il est constitué de 2,5 agents pour le volet mobilité et 3,5 agents pour la réglementation routière.

Les commissions

Le conseil consultatif vélo (CCV) se réunit 2 à 3 fois par an et rassemble l'échevin, le CeM, le SPW, le TEC, la SNCB, la police, la Maison du tourisme et des citoyens.

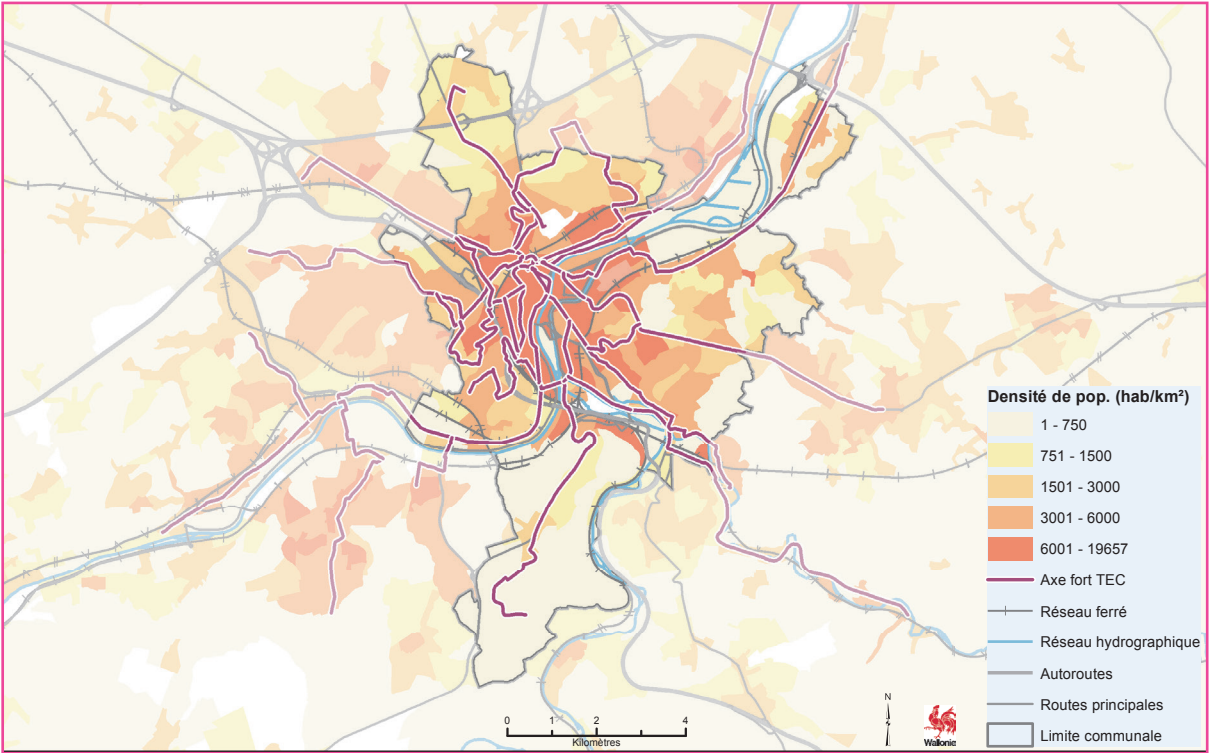
Le comité de suivi du PCM réunit le service mobilité avec les instances régionales : la Direction des Routes (DGO1) et la Direction de la Mobilité (DGO2) du SPW, le groupe TEC, la police.

Contact

ccotteels@lalouviere.be

mobilite@lalouviere.be

communication@lalouviere.be - www.lalouviere.be



LIÈGE EN UN CLIN D’ŒIL

Nombre d’habitants	198 622
Superficie totale de la commune	69,39 km²
Superficie des zones urbanisées	37,26 km²
Densité des zones urbanisées	5331 hab. /km²
Nombre d’emplois sur le territoire de la commune	106 334
Nombre d’élèves enseignement fondamental	22 343
Nombre d’élèves enseignement secondaire	26 202
Nombre d’étudiants enseignement supérieur	40 797
Longueur des autoroutes sur la commune	18 km
Longueur des routes régionales	116 km
Longueur des voiries communales	633 km
Taux de motorisation	38 voit./100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	13
TRAIN : montées (7 gares/commune)/j de semaine	22 926 (hors Thalys & ICE)
BUS (janvier 2017) Montées à l’arrêt le plus fréquenté /jour scolaire	place st-Lambert 18 311
Nombre de passages de bus à cet arrêt/j scolaire	1044
Total montées sur territoire communal/j scolaire	160 061
Montées d’hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	15,05
VÉLO : proportion de rues en SUL (sens uniques accessibles aux cyclistes dans les deux sens) (2017)	70%
Nombre de classes « brevets du cycliste » en 2017	17

LIÈGE est située au confluent de la Meuse, de l’Ourthe, de la Vesdre et du Canal Albert, qui creusent autant de vallées.

Ancienne capitale d’une principauté épiscopale, son développement urbain a débuté lors de la construction de la première enceinte au Xème siècle. L’ère industrielle (industries du charbon, de l’acier, des armes, mécanique,...) a accéléré l’urbanisation de la ville et des communes voisines.

Liège est désormais la ville centre d’une agglomération d’environ 502 000 habitants. Elle est également un pôle scolaire et économique important. Le territoire administratif de la Ville de Liège bien plus réduit que la zone urbanisée dense explique l’intensité des flux que connaît la ville.



Des enjeux à l'échelle d'une grande ville

En 2004, la Ville de Liège entamait l'adoption d'un PCM, document synthétique non technique, présenté et débattu lors de plusieurs dizaines de réunions de consultation de tous les quartiers.

Ensuite, des études et enquêtes complémentaires ont été menées afin de compléter le PCM : un Plan Piéton, un Plan de transport des marchandises, des enquêtes sur la chalandise des commerces du centre et les flux scolaires, etc...



La rue Pont-d'Avroy au cœur du périmètre piétonnier

Depuis les premières études de mobilité, le renouveau de la ville a profondément modifié l'aspect de certains quartiers (gare TGV de Liège-Guillemins, liaison autoroutière E40-E25, création de la Médiacité, rénovation du quai de Rome,...). La démographie de la ville est en constante augmentation, avec plus de 10 000 habitants domiciliés supplémentaires en une quinzaine d'années (198 600 habitants en 2017). Les zones commerciales et les services et entreprises qu'accueille la ville entraînent une attractivité accrue vers un hinterland dépassant largement le cadre administratif communal. La politique touristique et les nouvelles infrastructures culturelles participent également à l'augmentation de la fréquentation de la ville. Le bilan du PCM de 2004 montre qu'environ 70% des actions qu'il proposait ont été réalisées. Certains points sont à adapter ou à intensifier :

- Quelques années après leur réalisation, certains aménagements, même en tenant compte du temps nécessaire à changer les habitudes, n'ont pas atteint pleinement les objectifs fixés
- Les plans de circulation de quartier sont difficiles à concrétiser (phénomène Nimby).
- Si les freins et les contraintes au développement du réseau cyclable s'amenuisent, ils ralentissent néanmoins sa mise en œuvre complète
- Le réseau global de transport en commun ne correspond plus aux besoins de l'agglomération de Liège. Cette dimension spécifique doit être traitée à une échelle plus large que celle de la Ville.

Le PCM est en cours d'actualisation, en se concentrant sur un nombre d'actions ciblées, et en focalisant par ailleurs son attention sur certaines zones géographiques où des enjeux spécifiques sont apparus jour depuis le premier PCM, notamment la rive droite de la Meuse.

Des enjeux à l'échelle métropolitaine

Menée de 2008 à 2010, l'étude du Plan Urbain de Mobilité (PUM) qui couvre les 24 communes de l'arrondissement a induit une vraie dynamique de concertation et de collaboration au sein de la Conférence des Bourgmestres. Le PUM a fait émerger deux constats :

- Poursuivre une urbanisation au fil de l'eau, sans gestion volontariste, accentuerait la périurbanisation déjà très marquée. À terme, un tel scénario, générant 200 000 déplacements par jour dont 60% en voiture, serait intenable.
- Même avec une urbanisation maîtrisée (renforcement des densités, développement privilégié de zones d'enjeu,...), l'agglomération a besoin de nouveaux outils de mobilité reposant sur un renforcement du réseau routier autour de Liège (optimisation du barreau Nord, liaison est) et le développement d'un réseau de transport urbain structurant.

À la demande des élus de l'agglomération, et avec l'appui du Ministre de la Mobilité, l'actualisation du PUM de Liège a débuté en 2017 et doit aboutir en 2018. C'est l'occasion de faire le point après des décisions majeures (au premier rang desquelles le dossier du tram) et de capitaliser sur des études importantes entreprises depuis 2010 (insertion du tram, réseau ferroviaire d'agglomération, réforme du réseau TEC et modernisation des axes structurants de bus, stratégie cyclable,...).



Un réseau de transport urbain proche de la saturation (place st-Lambert)



Le tram et les prémices d'une refonte globale du réseau de transport en commun

Dans sa vision d'agglomération, le PUM s'appuie sur une hiérarchisation du réseau de transport en commun. Un premier axe de tram (de Jemeppe à Herstal) y est prévu en fond de vallée de la Meuse – rive gauche, articulé avec des axes structurants de bus à haut niveau de service (BHNS). Suite au mouvement lancé par l'étude du PUM, les différents acteurs techniques et décideurs ont permis de faire émerger la décision de construire le premier tronçon de l'axe de tram, de Sclessin à Coronmeuse et Droixhe, qui devrait être mis en exploitation à la mi 2022.

Outre son rôle premier d'outil essentiel de mobilité, la création de cette infrastructure sera également l'occasion de rénover en profondeur de nombreux espaces publics qu'il traverse. Il favorise également la réaffectation et le développement de plusieurs espaces à fort potentiel pour l'activité économique et le logement, comme le complexe du Val-Benoît, le futur écoquartier de Coronmeuse, l'axe Guillemins – Médiacité, le redéploiement de Droixhe,... Enfin, il contribuera à la mise à disposition d'infrastructures cyclables le long de son tracé.

L'arrivée du tram contribuera à une mutation forte de la mobilité en rive gauche et à une diminution significative de la pression motorisée sur ces quartiers. Combinée à la réforme du réseau de bus sur la base d'un réseau hiérarchisé plus lisible et dont la qualité de service sera optimisée, à la création de nœuds multimodaux (P+R, train/tram/bus/vélo) et à l'émergence progressive d'une offre ferroviaire d'agglomération qui irriguera mieux la grande périphérie, Liège et son agglomération sont à la veille de mutations profondes



Le projet du tram (ici devant la gare principale des Guillemins) © SRWT, www.kesskistram.be

Un plan de circulation repensé

Le succès du tram demande qu'il bénéficie d'un site prioritaire sur la plus grande longueur possible. Ceci aura un impact sur les circulations automobiles, qui disposeront de moins d'espace pour le transit. Par contre, l'accessibilité aux quartiers pourra être améliorée. Plus de 2000 emplacements de stationnement seront également proposés dans des P+R desservis par le tram, de manière à inciter les visiteurs à accéder au centre en transport en commun. La même logique est suivie dans les études de modernisation du réseau de bus. En centre-ville, l'arrivée du seul tram permettra de diminuer jusqu'à 30% le transit automobile.



Une politique de stationnement en mutation

Depuis une dizaine d'années, la politique de stationnement longtemps laxiste a évolué. Dans la zone payante, le nombre de places en voirie atteint désormais environ 4800 emplacements dans l'objectif principal de favoriser la rotation, bénéfique à l'activité commerciale. Toutefois, un abonnement annuel (d'un coût de 600 €) permet de stationner sans restriction dans la zone payante. Les riverains bénéficient également de facilités (cartes gratuites valables 3 ans permettant de stationner dans son quartier).

Liège dispose également d'une quinzaine de parkings publics hors voirie gérés par le secteur privé offrant environ 5000 places. La Ville a l'intention de construire deux nouveaux parkings de manière à libérer de l'espace en surface au profit d'aménagements urbains conviviaux.

Afin de mieux gérer le stationnement de courte durée, la Ville de Liège va implanter (mai 2018) 250 places « Shop & Drive » dans les artères commerçantes. Ces places seront gratuites pendant 30 minutes. Équipées de capteurs permettant de connaître le temps de stationnement en temps réel, elles faciliteront l'indispensable contrôle. Une réflexion sur une approche mutualisée d'une partie de l'offre de stationnement hors voirie est également en cours. Enfin l'arrivée du tram conduira également à une évolution de la politique

de stationnement.

Déjà équipée de 13 stations de voitures partagées « classiques », Liège poursuit le développement du carsharing et a lancé un appel pour l'implantation de véhicules partagés électriques. Ce projet se concrétisera en 2018.

Le vélo : une préoccupation au quotidien

En 2010, la Ville s'est attaché les services d'une conseillère en Mobilité douce chargée de coordonner la politique cyclable. Le premier Plan Vélo de 2010 a été renforcé par la dynamique créée par la sélection de Liège comme ville pilote Wallonie Cyclable en 2011. Forte de ce contexte, la Ville a créé une véritable dynamique autour de l'enjeu cyclable passant par la concrétisation d'un certain nombre d'actions structurantes pour rendre le vélo crédible comme mode de déplacements urbain. Plusieurs aménagements cyclables ont été réalisés (Boulevard de la Sauvenière, avenue Destenay, axe Pont de Bressoux – rue Ransonnet – Pont st-Léonard, axe quai de Rome – bd Frère-Orban – quai van Hoegaarden, axe Fontainebleau – rue de Hesbaye,...), tandis que certains quartiers ont vu leur cyclabilité améliorée dans le cadre de mise en zone 30 (Bressoux, Longdoz par exemple).



• 1 des 750 «Vélo-cité»

Enfin, la réalisation de l'axe 1 du tram s'accompagnera d'aménagements cyclables le long du tracé, ainsi qu'en rabattement vers certaines stations.

En outre, Liège a développé un service de location de vélos baptisés « VéloCité » à un prix très attractif (par trimestre ou par année). Vu le succès rencontré, la flotte a été augmentée à plusieurs reprises. Aujourd'hui, 750 vélos sont disponibles à la location. Enfin, l'offre de stationnement de vélos a notablement été améliorée, et des formations dans les écoles complètent la gamme des actions en faveur du vélo. Enfin, le nombre de plus en plus élevé de vélos à assistance électrique témoigne de l'intérêt des Liégeois à disposer d'un mode leur permettant de s'affranchir des contraintes de pentes dans une ville au relief marqué.

Ces actions commencent à produire leur effet puisque le nombre de cyclistes en circulation augmente d'année en année (+ 109% de 2008 à 2017).

Des projets qui se concrétisent

Depuis plusieurs années, les projets se concrétisent et les aménagements transforment en profondeur les quartiers :

- Du Quai de Rome au Quai Van Hoegaarden en rive gauche de la Meuse, la transformation de 2 km d'autoroute urbaine en boulevard urbain, faisant la part belle aux cheminements cyclo-pédestres et pacifiant de manière radicale les circulations motorisées. Ces quais sont redevenus de vrais lieux de flânerie au bénéfice de tous, en lien direct avec le fleuve.



• Passerelle La Belle Liégeoise 2016-09 ©Urbanisme Ville de Liege - Jean-Pierre ERS

- Cet aménagement s'accompagne de la réalisation d'une nouvelle passerelle cyclo-pédestre (« la Belle Liégeoise ») reliant la future esplanade des Guillemins au Parc de la Boverie, amorçant le futur axe cyclo-pédestre Guillemins – Médiacité.

- Le nombre de rues piétonnes s'élargit de manière continue. À Liège, le piéton est désormais maître de près de 7 km de rues ; ce réseau, assez dense dans le centre urbain principal en rive gauche où il s'articule autour de plusieurs places, comprend également certaines rues en escaliers. Il est complété de trois passerelles cyclo-pédestres (Pierreuse, et, au-dessus de la Meuse, Passerelle Saucy et « La belle Liégeoise »), et de rues dite « semi-piétonnes » à la circulation limitée et aux trottoirs élargis. Cette piétonisation va quasi doubler avec la réalisation de l'axe 1 du tram qui permettra la rénovation de nombreux espaces publics en rive gauche avec, en particulier, la finalisation de l'Esplanade des Guillemins face à la gare, et, dans le cœur historique, la piétonisation de Féronstrée et de toute la poche comprise entre la rue Léopold et la place des Déportés.

- La construction du premier P+R desservant la ville a débuté au débouché de l'autoroute E313 à Sainte-Walburge (au nord de la ville).

- Une étude stratégique dite des « 14 axes » visant à prioriser les axes structurants d'autobus TEC en complémentarité avec la première ligne du tram a identifié une série d'interventions à programmer (mesures de priorités, futurs P+R, amélioration de l'intermodalité,...). Notons l'attention portée à la réalisation d'axes à haut niveau de services pour desservir certains corridors (corridor nord-ouest – sud-est d'Ans à Chênée via le centre ville – une partie de cet axe est à créer ; et deux lignes fortes à muter en BHNS vers l'est (Fléron) et vers le sud (domaine universitaire et hospitalier du Sart-Tilman). Dans la foulée, de premières programmations de travaux de priorité en faveur des autobus ont été actées. L'objectif est de pouvoir disposer à terme d'un réseau tram + bus globalement plus efficient, plus lisible et offrant une bien meilleure qualité de service aux Liégeois au

sens large et à tous leurs visiteurs. Ces améliorations profiteront à 80% des lignes desservant l'agglomération.

- En parallèle, la desserte fine par les lignes de bus actuelles sera progressivement assurée par du matériel roulant plus écologique (bus hybrides principalement).
- Enfin, le Plan de Transport 2018 de la SNCB devrait voir les premiers services de train d'agglomération de type « S », avec la réouverture, en périphérie, de trois points d'arrêt (Chaudfontaine, Seraing et Ougrée) et la remise en exploitation « voyageurs » de la ligne 125a desservant le centre de Seraing. Les tout premiers pas, timides encore mais prometteurs, d'un rôle accru pour le rail qui contribuera à diminuer les flux motorisés vers le centre de la métropole liégeoise.

Des indicateurs de mobilité complémentaires

- 27,1 km d'itinéraires cyclo-pédestres en site propre de type RAVeL
- 2,7 km² d'espaces partagés (zones 30) dans les quartiers (hors zones 30 scolaires)
- 7,1 km de rues piétonnes
- 22,2 km sites propres et bandes bus
- 4800 places de stationnement réglementées
- 5579 emplacements de parking public payant hors voirie
- 621 contrats de location de vélos à long terme en 2016

Le service Mobilité

La mobilité étant une compétence transversale, les deux CeM sont attachés à la Direction du développement stratégique de la Ville de Liège ; il n'existe pas de service Mobilité en tant que tel. Une vingtaine d'autres agents communaux, actifs au sein des services de l'urbanisme, des espaces publics, de la police ont également suivi la formation de CeM. Toutes ces personnes favorisent donc une vraie approche transversale de la mobilité à Liège.

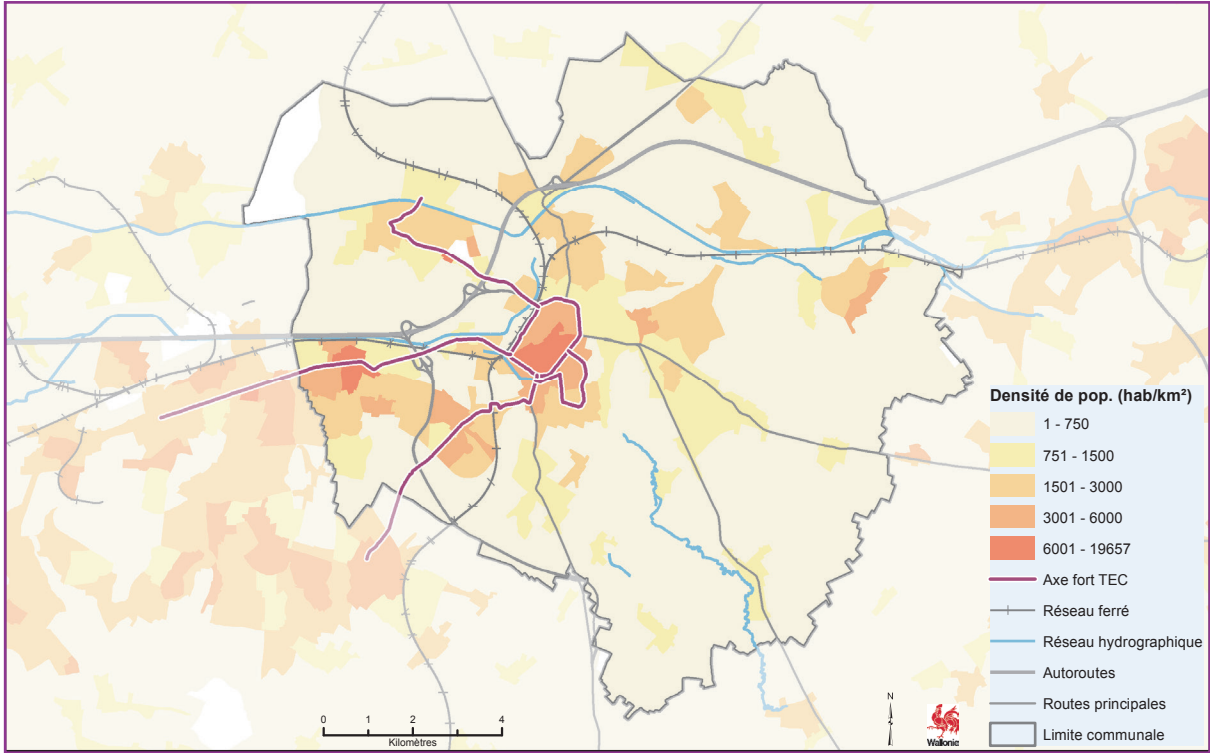
Les commissions

Outre la CCATM, plusieurs commissions favorisent les échanges entre institutions : Commission Mobilité du Conseil communal, Commission communale Vélo, Comité de suivi du PCM,...

Contact

jean-francois.leblanc@liege.be
marie-claire-schmitz@liege.be
www.liege.be/mobilite

MONS EN UN CLIN D’ŒIL



Nombre d’habitants	95 259
Superficie totale de la commune	146,99 km²
Superficie des zones urbanisées	36,60 km²
Densité des zones urbanisées	2600 hab. /km²
Nombre d’emplois sur le territoire de la commune	45 742
Nombre d’élèves enseignement fondamental	11 908
Nombre d’élèves enseignement secondaire	11 496
Nombre d’étudiants enseignement supérieur	15 490
Longueur des autoroutes sur la commune	27 km
Longueur des routes régionales	103 km
Longueur des voiries communales	310 km
Taux de motorisation	54 voit./100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	5
TRAIN : montées (5 gares/commune)/j de semaine	9739
BUS (janvier 2017)	(Gare de Mons)
Montées à l’arrêt le plus fréquenté /jour scolaire	5587
Nombre de passages de bus à cet arrêt/j scolaire	640
Total montées sur le territoire communal/j scolaire	23 350
Montées d’hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	4,12
VÉLO : % de rues en SUL (sens uniques ouverts aux cyclistes dans les 2 sens au centre-ville (2017)	95%
Nombre de classes « brevets du cycliste » en 2017	18

MONS, chef-lieu de la province de Hainaut, est proche du canal Nimy-Péronnes. Le site d’une forteresse bâtie en IXème siècle sera adopté par les Comtes de Hainaut. Située comme ses voisines La Louvière et Charleroi sur le gisement de charbon du Hainaut, la région de Mons (en particulier les communes du Borinage situées à l’ouest de la ville) a connu une urbanisation dense mais diffuse autour des exploitations minières. Paradoxalement, Mons, commune la plus importante de la zone par son nombre d’habitants, montre des densités plus basses que certaines de ses voisines. La vieille ville (« Intra muros ») fait l’objet depuis plusieurs dizaines d’années d’une rénovation urbaine réussie.



Concilier développement de la ville et mobilité

Adopté en 2001, le Plan communal de Mobilité de la Ville de Mons fait partie des premières études approuvées en la matière. À l'époque, un vaste programme de développement économique, culturel et touristique avait été initié et il convenait de le concilier avec une politique de mobilité adéquate et durable.

Le PCM avait déterminé des objectifs, déclinés ensuite en axes de travail, à l'échelle de l'entité et du centre-ville. Il s'agissait principalement :

- De renforcer le rôle du réseau autoroutier au niveau de l'accessibilité et des échanges internes au territoire de la commune de Mons ;
- D'assurer une accessibilité multimodale optimale ;
- D'améliorer la qualité de vie des riverains par une maîtrise du trafic de transit et de la vitesse des véhicules ;
- D'améliorer l'offre et la lisibilité des réseaux entre les différentes entités du territoire communal ;
- De définir et de mettre en valeur les entrées de la ville ;
- D'améliorer les conditions de circulation des transports en commun ;
- De mettre en place une politique de stationnement en centre-ville favorable à la rotation.



La Place du marché aux Herbes rendue aux piétons

Le boulevard de ceinture en stand-by

La recherche d'une amélioration de la circulation sur le boulevard périphérique et la volonté de limiter l'effet de coupure pour les modes doux en leur donnant un « look » de boulevard urbain avait conduit à recommander l'instauration d'un double sens en lieu et place du sens unique existant. Celui-ci n'a jamais été mis en place : il nécessite d'importantes modifications de l'infrastructure, spécialement aux carrefours, et des mentalités. Aujourd'hui, la circulation y est relativement fluide, excepté à l'heure de pointe du soir, mais la situation est améliorée. Toutefois, l'effet de coupure subsiste.

Le bouclage du centre-ville

L'ensemble du centre-ville (intramuros) de Mons est en zone 30 depuis 1995. Sa configuration, avec ses rues étroites, sinueuses et pentues, se prête naturellement à ce statut.

Le système de boucle existant a été renforcé sur le terrain grâce au PCM. Il renvoie la circulation de centre-ville sur le boulevard périphérique et empêche tout trafic de transit. Les portes de la ville jouent ainsi leur rôle d'entrée/sortie. Ce plan donne satisfaction, même si, à l'occasion de travaux induisant parfois un itinéraire traversant le centre-ville, certains usagers verraient bien une marche arrière... rendant au système de voirie sa perméabilité d'autrefois.

Pour accompagner cette mesure, une nouvelle signalétique va être mise en place afin de mieux guider les visiteurs.

La rénovation récente de certaines voiries a permis de réaliser plusieurs aménagements de plain-pied conçus comme des zones de rencontre ou des zones résidentielles avec suppression du stationnement. Ces zones ne bénéficient toutefois pas de ce statut car des potelets ont été installés afin de faire respecter les interdictions de stationner. Le 30 km/h y est donc toujours de mise.

Favoriser la circulation des bus et encourager l'intermodalité

Le PCM prévoyait également une amélioration des conditions de circulation des bus et de l'offre. Petit à petit, des tronçons de bandes bus en site propre ont été créés sur le boulevard périphérique ; d'autres sont en projet. À moyen terme, les bus du TEC seront en mesure de relier la Porte d'Havré, l'une des principales portes d'entrée à l'est de la ville, à la gare située à l'ouest ; soit la moitié du ring en site propre. Sur le périphérique ouest-sud-ouest, l'espace disponible rend la création de sites propres bus plus complexe. La régulation des feux octroie la priorité aux bus lorsque c'est possible.

Par ailleurs, un renforcement des lignes a été opéré par le TEC. Depuis le 1er juillet 2016, les 4 circuits intramuros ont été revus. Ils sont dorénavant payants à un tarif attractif (6,00 € pour 20 trajets, soit 0,30 € le trajet – par comparaison, les cartes multi-trajets normales « Next », valables sur le reste du réseau, mènent à un coût par trajet de 1,10€) et leur parcours a été optimisé afin de mieux répondre aux attentes actuelles. Les bus des lignes régulières n'entrent toujours pas dans le cœur de la ville mais circulent sur le boulevard périphérique et convergent à la gare.



Bus Intramuros

Le PCM recommandait aussi la création de parcs-relais en liaison avec la politique de stationnement. Deux P+R ont été mis en place mais l'expérience s'est achevée pour l'un d'eux. Leur fréquentation est toujours restée limitée par manque d'attractivité ; vu leur localisation, trop proche du centre-ville, la combinaison voiture + bus n'apporte pas un avantage suffisamment fort par rapport à la voiture.

Une nouvelle gare ferroviaire est en construction sur le site de l'ancienne. Multimodale, conçue comme une passerelle, elle assurera la liaison pédestre entre le cœur historique de Mons et le site des Grands Prés, zone d'activités commerciales située à l'arrière de la gare. Elle comprendra deux parkings souterrains, une gare des bus située au même niveau que la gare ferroviaire, et côté centre-ville, des installations adaptées pour les cyclistes (parkings, ateliers vélos,...) etc. Mons est la cinquième gare wallonne en termes de fréquentation.

Une politique de stationnement évolutive

Hormis quelques adaptations, la politique de stationnement découle des recommandations du PCM. Dans le cadre du réaménagement de voiries, des places de stationnement sont petit à petit supprimées au profit de la mobilité douce, de la convivialité et de la qualité de vie en ville. Cela concerne environ 200 à 300 emplacements.

L'entière responsabilité du stationnement est gérée par la commune et génère 1,7 millions d'euros de bénéfice brut. Dix agents contrôlent la zone payante de Mons, les zones bleues de Jemappes, ancienne commune importante de l'entité et d'autres quartiers résidentiels comprenant des écoles.

Depuis plusieurs mois, un système de stationnement « achat-minute » a été mis en place. 110 places de parking

réparties dans les grandes artères commerçantes du centre-ville sont équipées de capteurs au sol qui détectent la présence d'un véhicule et la durée du stationnement. L'utilisateur dispose alors de 30 minutes gratuites pour faire ses achats dans les commerces de proximité. Une application permet de voir en temps réel les places disponibles et, une fois stationné, le temps restant. En favorisant la rotation des véhicules, ce système permet de répondre à un enjeu commercial important pour les établissements de proximité. L'objectif semble atteint, puisque les premiers chiffres montrent un taux moyen de rotation de 17 véhicules/jour, avec des pointes montant à 25.



Stationnement « achat-minute »

Le développement du vélo à l'ordre du jour

Longtemps décriée pour la faible qualité de ses aménagements cyclables en centre-ville, Mons intègre aujourd'hui systématiquement la problématique des cyclistes lors de tout aménagement de voirie.

Il faut ainsi signaler l'insertion de « bandes de confort » dans certaines zones pavées de l'intramuros montois : ces bandes de béton enchâssées dans la voirie rendent plus confortables les déplacements à vélo. Ces aménagements sont assimilés à des bandes cyclables suggérées.



Des écoliers rentrent à la maison (voir les « bandes confort » sur le bord de la chaussée)

En 1991, le code de la route intégrait la possibilité d'ériger les rues en « SUL ». Mons a immédiatement adopté cette réglementation d'abord dans certaines rues du centre-ville, puis de manière systématique, chaque fois qu'elle est légalement applicable; au centre-ville, 98% des rues en sens unique sont accessibles à double sens à vélo.

Par ailleurs, la Ville tente de renforcer progressivement son maillage cyclable sur l'entité. Il est ainsi envisagé de prolonger le RAVeL situé au sud du territoire en rejoignant la commune d'Estinnes. L'existence d'un RAVeL au nord et d'un second au sud montre également toute l'importance de relier ces tronçons par des cheminements cyclables adaptés pour créer des itinéraires continus. Ils feront l'objet d'une attention particulière ces prochaines années.

Nouveaux enjeux

L'actualisation du PCM est très attendue et devrait démarrer début 2018. Dix-sept ans après le premier Plan, des projets urbanistiques ont vu le jour ou sont en cours de réalisation. Une révision globale s'impose avec une attention particulière à porter aux modes doux.

Le centre-ville de Mons en zone 30 depuis 1995

Avec son plan radioconcentrique et sa structure médiévale, l'intramuros de Mons se prêtait particulièrement bien à une mise en zone 30 (Extrait de la délibération du conseil communal du 25 octobre 1994) :

- « Considérant que le développement de la circulation automobile à Mons intramuros a entraîné une dégradation de la sécurité routière ainsi que de la qualité de vie ;
- Considérant que dans un périmètre où les fonctions d'habitat et d'activité locale dominante, il y a lieu de rechercher un meilleur équilibre entre la circulation motorisée et non motorisée ;
- Considérant que ce périmètre englobe des rues, places, centres commerciaux et complexes scolaires qui attirent quotidiennement de nombreux piétons enfant et personnes âgées ;
- Considérant que dans ce périmètre, les conducteurs doivent adapter leur vitesse à la présence de cette catégorie d'utilisateurs ;
- Considérant qu'une vitesse réduite cause moins d'accidents et induit un comportement plus aimable vis-à-vis de la vie locale ;
- Considérant que le concept global est de favoriser les usagers « légers » ...

À 2 kilomètres du centre-ville, le long d'un axe de pénétration à l'est de la ville, se trouve un important pôle scolaire regroupant une université et plusieurs hautes écoles, accueillant environ 5000 étudiants. Il s'agit du campus UCL Mons (ex-FUCAM)/ HELHA.

À la demande de ces écoles, des enquêtes de déplacements ont été réalisées avec l'aide de la Région wallonne. Des aménagements en faveur de la circulation des vélos (dont la fréquentation est suivie par Pro Velo avec des comptages semestriels) ont été réalisés.

Des collaborations étroites ont été nouées avec le TEC Hainaut, conduisant à une adaptation des lignes et des horaires de bus afin de répondre au mieux à la demande. Des navettes spéciales permettant de rejoindre le campus depuis la gare de Mons ont été mises en place et des bus assurent la liaison entre le campus, le centre-ville et la gare.

Des actions de sensibilisation et des animations sont organisées, contribuant à façonner une image positive de la mobilité alternative, en particulier lors de la Semaine de la mobilité.



Le stationnement au centre de Mons (« intramuros »)

- 1640 places payantes en voirie
- 2 grandes zones payantes 3h – 2 tarifs – 1,2 €/h ou 1€/h
- 1 petite zone payante 40 minutes
- 110 places « Achat Minute » équipées de capteurs et offrant 30 minutes gratuites (durée maximale autorisée afin de favoriser la rotation)
- Parking gratuit le samedi après-midi en voirie, quelle que soit la zone
- 2500 places gratuites de part et d'autre des petite et grande ceintures
- 2 parkings en ouvrage totalisant 425 places situés dans l'hypercentre : l'un est proche de la Grand Place et l'autre des piétonniers. Il s'agit de parkings rotatifs (visiteurs et abonnés)
- 1 garage collectif accessible à tout public mais réservé aux abonnés (140 places)

Des indicateurs de mobilité complémentaires

- 33,0 km d'itinéraires cyclo-pédestres en site propre de type RAVeL
- Les +/- 2 km² de l'intramuros sont en zone 30
- 5300 places de stationnement sur l'espace public intramuros dont 1640 places payantes
- 565 emplacements de parking public payant hors voirie dans l'intramuros

Le service mobilité

Le service mobilité est constitué de 3 agents techniques et administratifs pour le volet mobilité et de 3 agents techniques et administratifs, 8 ouvriers et 10 contrôleurs civils pour la gestion du stationnement.

Il est intégré au sein du Département « Gestion territoriale et économique » qui comprend en outre l'urbanisme, l'environnement et le développement économique.

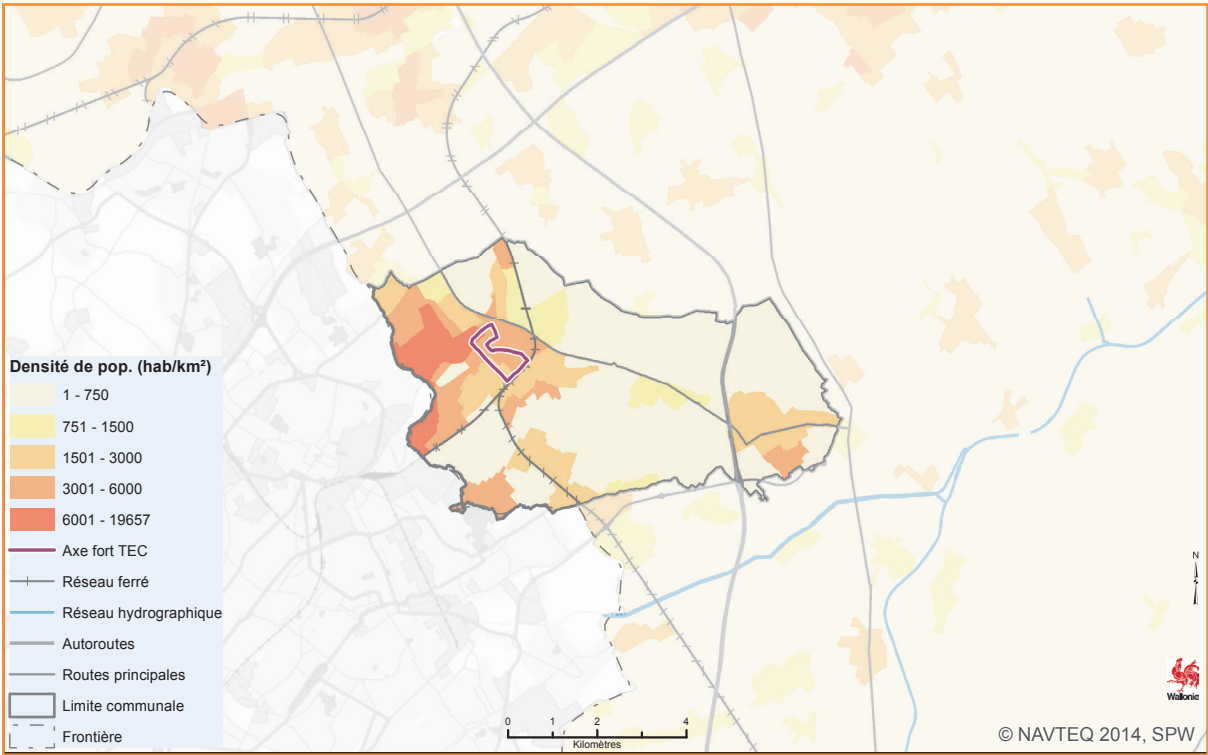
Les commissions

La commission vélo fonctionne depuis plus de 10 ans. Le GRACQ et PRO VÉLO, la Ville, le SPW et le TEC-SRWT sont présents et y discutent de mobilité au sens large (c'est malgré son nom le seul cénacle disponible pour aborder les enjeux de mobilité).

Contact

sebastien.gremeaux@ville.mons.be
www.mons.be

MOUSCRON EN UN CLIN D'ŒIL



Nombre d'habitants	57 789
Superficie totale de la commune	40,07 km²
Superficie des zones urbanisées	17,95 km²
Densité des zones urbanisées	3218 hab. /km²
Nombre d'emplois sur le territoire de la commune	23 765
Nombre d'élèves enseignement fondamental	7985
Nombre d'élèves enseignement secondaire	6404
Nombre d'étudiants enseignement supérieur	332
Longueur des autoroutes sur la commune	4 km
Longueur des routes régionales	40 km
Longueur des voiries communales	213 km
Taux de motorisation	47 voit./100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	/
TRAIN : montées (2 gares/commune)/j de semaine	2656
BUS (janvier 2017) montées à l'arrêt le plus fréquenté /jour scolaire	(Mouscron Gare) 743
Nombre de passages de bus à cet arrêt/j scolaire	309
Total montées sur le territoire communal/j scolaire	3774
Montées d'hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	1,10
Vélo : proportion de rues en SUL (sens uniques accessibles aux cyclistes dans les deux sens) (2010)	75%
Nombre de classes « brevets du cycliste » en 2017	27

MOUSCRON reste un village jusqu’au milieu du XVIIIe siècle. En 1769, Lille interdit la fabrication du molleton à Roubaix et à Tourcoing, localités frontalières. Mouscron, située aux Pays-Bas autrichiens, saisit l’opportunité ; l’essor textile est lancé, dans l’orbite de la métropole lilloise toute proche. Ce développement jumeau avec Tourcoing est visible sur la carte.

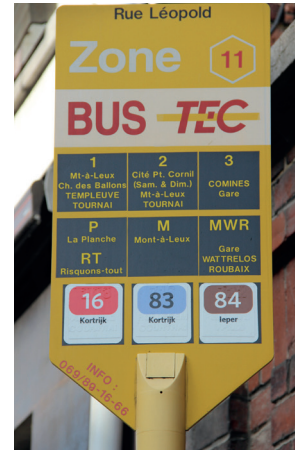
Mouscron est dès lors largement liée aux cycles de développement, puis de reflux, de l’industrie textile de la métropole lilloise. Située sur l’axe Gand – Courtrai – Lille, et bénéficiant de bonnes connexions avec Bruxelles, Mouscron appuie son développement sur les atouts que lui confère cette localisation.



La mobilité est une problématique d'avenir !

En 1999, le bourgmestre de Mouscron, persuadé du rôle fondamental de la mobilité, signe la charte de la mobilité communale et engage, fait unique en Wallonie à l'époque, une personne à temps plein pour suivre la formation wallonne de Conseiller en mobilité et veiller à la mise en œuvre du futur Plan communal de mobilité.

C'est à ce moment qu'est créé le service mobilité qui, petit à petit, prendra de l'importance et se transformera en équipe avec l'arrivée d'autres agents communaux et de policiers formés comme CeM. Depuis lors, tous ces CeM et l'échevin responsable de la mobilité travaillent au quotidien, en étroite collaboration, à l'amélioration de la mobilité mouscronnoise.



Offre de bus du TEC, de Transpole et de De Lijn ; Mouscron, au carrefour de trois régions.

L'étude du PCM commence en 2001 et se termine en 2003. Comme la majorité des PCM, il comporte trois phases : l'établissement d'un diagnostic, la détermination des objectifs généraux et spécifiques et l'élaboration du plan proprement dit. Il présente cependant la particularité de décliner sa troisième phase – mise en œuvre – sous la forme de fiches actions; ce qui n'était pas la règle à ce moment mais l'a rendu particulièrement opérationnel. Les enjeux et les objectifs sont clairement identifiés et visent prioritairement la finalisation des chaînons manquants de voirie ;

- la suppression du trafic de transit des poids lourds dans le centre de Mouscron ;
- la sécurité et la convivialité des centres des entités agglomérées ;
- la refonte du réseau des transports en commun ;
- des mesures en faveur des modes de déplacements doux ;
- l'organisation du stationnement.

Une mise en œuvre méthodique de toutes les facettes du Plan

L'achèvement des chaînons manquants de la route de la Laine (N518) constitue un élément primordial du PCM et de sa mise en œuvre. Elle relie directement la France et son réseau à la route express N58, colonne vertébrale de la circulation mouscronnoise.

Elle devra, à terme, reprendre tout le trafic de transit, qui actuellement se voit contraint de passer devant le pôle multimodal de la gare de Mouscron.

Les centres des villages ont fait l'objet de travaux d'aménagement prioritaires. Pour le centre de Mouscron, le projet Grand-Place a fait l'objet d'un concours dont les travaux sont prévus dans les années à venir. Celui de Luigne a été inscrit dans un périmètre de revitalisation urbaine. Des crédits d'intermodalité ont permis d'intervenir au centre de Dottignies et la place d'Herseaux a bénéficié de crédits d'impulsion, financements régionaux complémentaires conditionnés à la réalisation d'un PCM. Enfin, des «promenades urbaines», véritable maillage réservé aux modes doux, ont été aménagées dans la ville, dans le cadre de projets FEDER.

Nouveaux projets – nouveaux enjeux

À Mouscron, le stationnement est gratuit et sans limitation de la durée. Or, une meilleure rotation du stationnement est souhaitable dans certaines zones à vocation commerciale. D'initiative, les commerçants se sont regroupés et suggèrent eux-mêmes la création de tronçons de zones bleues : un projet est à l'examen actuellement.

Une vaste étude du type schéma directeur porte sur l'évolution des abords de la gare, suite à la mise en service de la route de la Laine. Ce schéma prévoit l'aménagement d'une nouvelle gare des bus, la création d'une passerelle reliant les quartiers situés de part et d'autre des voies, mais aussi une nouvelle organisation des circulations avec la sécurisation des modes doux.



Gare; situation existante et situation projetée. Source: échevinat de la Mobilité, Mouscron.

Le centre-ville est également en mouvance, la nécessité de repenser les lignes du TEC en découlera.

L'aménagement des portes et des carrefours d'entrée de ville est nécessaire et a été étudié dans le cadre du plan commune pilote Wallonie cyclable mais aussi du schéma de structure communal.

Tous ces projets seront au cœur de l'actualisation du Plan Communal de Mobilité qui sera lancée dans le courant de l'année 2018.

La participation citoyenne: une pratique ancrée

Le PCM de Mouscron présente la spécificité d'avoir joué la carte de la participation citoyenne à toutes les phases de son élaboration. Cette pratique perdure aujourd'hui pour tous les projets. Chaque année, à l'occasion de la Semaine de la mobilité, un feuillet toutes-boîtes est réalisé et imprimé à 29 000 exemplaires. Il informe la population de l'état d'avancement et de la mise en œuvre du PCM mais également du Plan communal cyclable (PCC). La création d'un logo mobilité constitue un élément d'identification qui perdure depuis 2003. Concrètement, le feuillet annuel de la mobilité illustre les projets en cours et à venir, fait la promotion des bonnes pratiques en termes de mobilité et détaille l'agenda complet de la Semaine de la mobilité.

En 2016 paraissait le douzième feuillet annuel de la mobilité. Les citoyens sont partie prenante dans les réflexions sur la mise en œuvre du PCM. Les riverains et les commerçants sont consultés lors de petits déjeuners spécifiques d'avant-projet au même titre que plusieurs associations, dont le Gracq et bien évidemment la CCATM. Leurs remarques et idées sont prises en compte lors de l'élaboration des différents projets.

Des indicateurs de mobilité complémentaires

- 0 stations de voitures partagées
- 0 km d'itinéraires cyclo-pédestres en site propre de type RAVeL
- 1,5 km d'espaces partagés (zones 30) dans les quartiers (hors zones 30 scolaires)
- Stationnement gratuit non réglementé

Le service Mobilité

Le Service Mobilité est intégré dans le bureau d'études – division technique, et constitué de deux CeM. Cette équipe est renforcée par quatre CeM à la police et un CeM dessinateur de voiries.

Les commissions

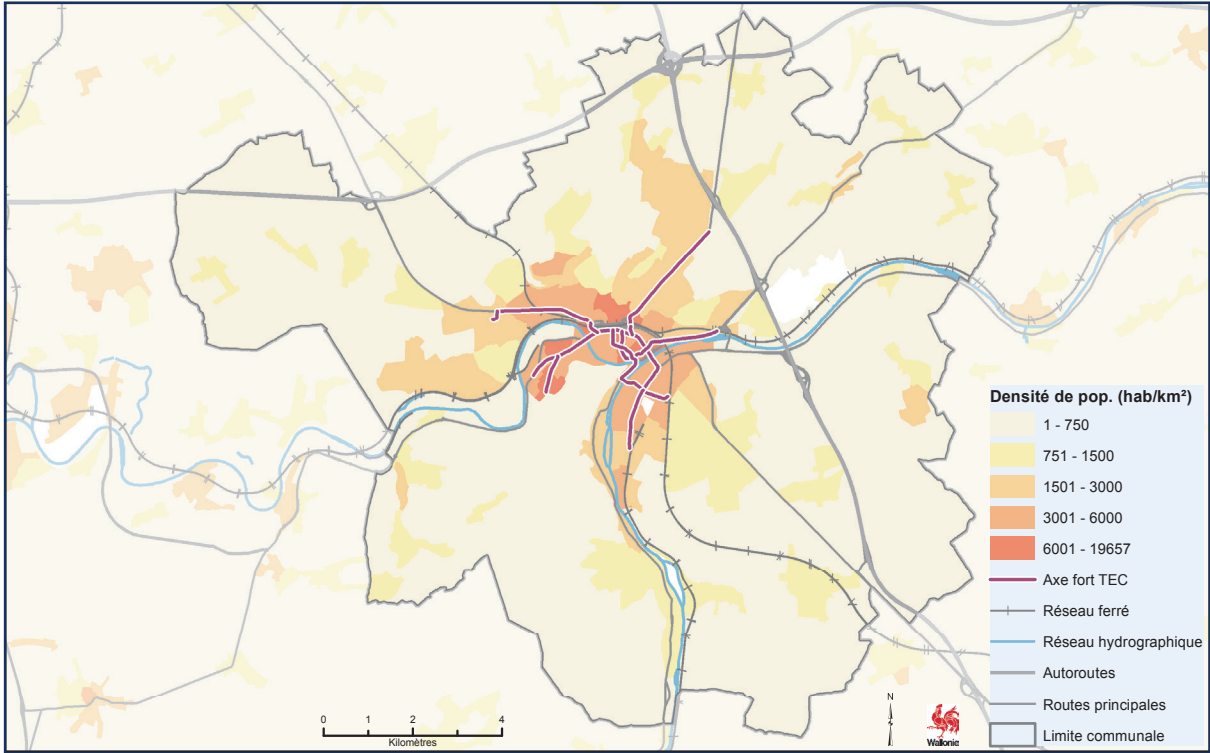
Plusieurs groupes suivent l'évolution de la mobilité à Mouscron : le comité d'accompagnement du PCM, la commission consultative communale vélo et la Cellule sécurité routière, sans oublier la CCATM.

La Cellule sécurité routière, composée des services mobilité, signalisation, de la police locale des gardiens de la paix et de la coordinatrice de sécurité intégrale et intégrée se réunit mensuellement en présence de l'échevine de la mobilité. Elle traite les demandes de stationnement, d'aménagements de sécurité, de réduction de la vitesse, d'emplacements réservés aux personnes handicapées.

Contact

michael.deroubaix@mouscron.be
s.mobilite@mouscron.be
velo@mouscron.be
www.mouscron.be

NAMUR EN UN CLIN D’ŒIL



Nombre d’habitants	111 376
Superficie totale de la commune	175,69 km²
Superficie des zones urbanisées	44,98 km²
Densité des zones urbanisées	2476 hab. /km²
Nombre d’emplois sur le territoire de la commune	66 423
Nombre d’élèves enseignement fondamental	13 017
Nombre d’élèves enseignement secondaire	19 707
Nombre d’étudiants enseignement supérieur	15 161
Longueur des autoroutes sur la commune	25 km
Longueur des routes régionales	137 km
Longueur des voiries communales	1206 km
Taux de motorisation	99 voit./100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	12
TRAIN : montées (7 gares/commune)/j de semaine	20 112
BUS (janvier 2017)	(gare de Namur)
Montées à l’arrêt le plus fréquenté/jour scolaire	11 796
Nombre de passages de bus à cet arrêt/j scolaire	1019
Total montées sur le territoire communal/j scolaire	47 140
Montées d’hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	7,36
VÉLO : proportion de rues en SUL (sens uniques accessibles aux cyclistes dans les deux sens) (2010)	61%
Nombre de classes « brevets du cycliste » en 2017	25

NAMUR est située au confluent de la Meuse et de la Sambre, au carrefour de l’axe Bruxelles – Luxembourg et de la « dorsale wallonne » est-ouest. C’est cette position privilégiée qui en a fait la capitale de la Wallonie. Étape fluviale, Namur est devenue au IXème siècle le siège du Comté de Namur.

Le territoire communal regroupe le centre urbain dense (environ 1/3 des 111 000 Namurois) et une vingtaine de villages. Globalement restée à l’écart des grandes mutations industrielles du XIXème siècle, son rôle récent de capitale régionale permet à Namur de s’affirmer de plus en plus sur la carte des villes wallonnes. Dans ce cadre, la Ville mène depuis une vingtaine d’années une politique de mobilité multimodale dynamique actionnant tous les leviers.



Victime d'une circulation automobile anarchique

À la fin des années nonante, les Namurois se plaignaient de plus en plus de la difficulté de circuler dans leur ville. Quant aux visiteurs, ils opposaient l'extraordinaire position géographique de la ville et son cadre idyllique à la difficulté d'y pénétrer et d'y trouver une place de stationnement.

L'efficacité des mesures prises depuis cinquante ans pour améliorer la situation était (et est toujours) chaque fois fortement atténuée par l'augmentation du trafic routier. Pour permettre à la ville de respirer, une solution globale devait être trouvée et mise en œuvre.

La mobilité à Namur : un bon plan

C'est ainsi que dès 1997-98, la Ville sollicitait la réalisation d'un premier Plan communal de mobilité (PCM). Ses lignes de force en matière de circulation portaient sur la suppression du transit en centre-ville afin d'y favoriser les «modes doux» (piétons et cyclistes), les transports en commun et la qualité de vie, et de mieux utiliser les boulevards dits de ceinture. En termes de stationnement, il s'agissait de mieux partager l'espace et le temps entre les différents usagers (riverains, clients, travailleurs, livreurs...) en favorisant la rotation des véhicules en centre-ville et le stationnement de longue durée en périphérie.

Le plan de circulation a été progressivement mis en œuvre avec une importante modification en 2001, à savoir le bouclage des deux plus grands axes de circulation du centre-ville afin d'y dissuader le trafic de transit.

Le recalibrage des boulevards de pénétration, recommandé par le PCM, est aujourd'hui effectif et la signalisation depuis l'autoroute afin d'encourager l'utilisation de la bonne voie d'accès est en place. Les boulevards de ceinture sont désormais plus opérationnels, les possibilités de création de tronçons à deux fois deux voies ayant été maximisées.

Le plan de stationnement a quant à lui été mis sur pied en 2005. Les zones réglementées par horodateurs ont progressivement couvert le centre-ville namurois et quelques zones en proche périphérie (Jambes au sud-est et Salzinnes au sud-ouest). Là où une pression importante était perceptible entre riverains, travailleurs et étudiants, des zones bleues (3h) ont été créées pour assurer une bonne occupation des emplacements. Pour favoriser la rotation en hyper-

centre, les tarifs sont dégressifs au fur et à mesure de l'éloignement par rapport au centre-ville.

Petit à petit, des bandes bus ainsi que des priorités aux feux ont été instaurées en divers endroits du centre-ville ainsi que dans la périphérie proche (Jambes, Bouge, Champion, La Plante...). Les bus bénéficient aussi d'un itinéraire privilégié dans le centre-ville (au carrefour dit des «Quatre Coins») de manière à ne pas être pénalisés par les boucles anti-transit. La réflexion pour améliorer les conditions de circulation se poursuit.

La vie en ville, c'est aussi réorganiser la rue pour que chacun en partage l'espace en toute convivialité et sécurité. En octobre 2011, le centre-ville a été instauré en zone 30 (avec création d'effets de porte) et la partie centrale, à savoir la rue et place de l'Ange, a été réaménagée en zone de rencontre avec une priorité au piéton. Dans les quartiers résidentiels, des zones 30 sont aménagées, souvent à la demande des habitants.



Namur fut sélectionnée parmi les «Communes pilotes Wallonie cyclable» en 2011. Ce programme, qui a duré cinq ans, est à présent terminé. Les importants subsides régionaux et l'effort communal sur les plans financier et humain ont permis des avancées conséquentes en termes d'aménagements : finalisation de tous les SUL restant à aménager, cheminements cyclables sur un boulevard urbain, vers le RAVeL à Malonne (ouest), pistes bidirectionnelles, aménagement de quartiers résidentiels en «zone 30 – cyclistes admis», abaissements de bordures et autres aménagements de sécurisation ou de confort, balisage, stationnements vélos, mise en place d'un système de vélos en libre-service... Certains aménagements sont terminés, comme la jonction au RAVeL à Saint-Servais au moyen d'une rampe, la réalisation de haltes RAVeL multiservices,... L'objectif est aussi d'aménager des chaînons manquants (deux points noirs ont été



• Quai de Namur copyright François Struzik.jpg

supprimés par la réalisation du franchissement sous deux ponts enjambant la Meuse) et de réaliser une importante voie verte urbaine ou RAVeL urbain. Celui-ci reliera deux gares importantes de la ville, celle de Namur et celle de Jambes, quartier où sont localisées plusieurs administrations wallonnes, formant ainsi une véritable dorsale du réseau cyclable namurois (étude finalisée mi-2017).

Ces interventions sont complétées par de nombreuses initiatives de promotion du vélo : formations au brevet du cycliste dans une trentaine de classes

primaires par an, campagnes de sensibilisation et de comptages, primes à l'achat de vélos électriques, cartes cyclables, subvention aux écoles et comités de quartier, location longue durée de vélos classiques et à assistance électrique, etc.

Partager l'espace public et fluidifier le trafic

À Namur, le volet mobilité de la Déclaration de politique communale du 3 décembre 2012 (DPC) pour la législature 2012-2018 est libellé comme suit: « partager l'espace public et fluidifier le trafic. Le souhait de la Ville est de rester pionnière en matière de mobilité en poursuivant sa politique de partage de l'espace public, avec une attention particulière à la sécurité et au confort des usagers les plus faibles. »

Le nouvel outil de gouvernance qu'est le Programme Stratégique Transversal 2013-2018 (PST) traduit en «fiches actions» divers projets-clés relatifs à la mobilité identifiés dans la DPC :

- relier les cœurs de ville avec la construction d'une passerelle cyclo-piétonne entre Namur et Jambes (mise en service prévue au printemps 2018) et d'un téléphérique entre le cœur de la ville et la citadelle;
- participer au développement des axes de bus structurants;
- actualiser le PCM de Namur avec un focus sur Salzinnes et poursuivre la mise en œuvre du Plan local de Mobilité (PLM) de Jambes: création d'une collectrice, suppression de passages à niveau...
- encourager les modes de déplacements doux, complémentaires aux déplacements motorisés: cheminements cyclistes (mise en œuvre du Plan communal cyclable) et piétons (réseau de mobilité douce en rive droite de Meuse);
- renforcer l'offre de stationnement: nouveaux P+R (Bouge, Erpent, Belgrade) et nouveaux parkings en ouvrage pour participer à l'amélioration de l'attractivité du centre-ville;
- améliorer la sécurité et l'accessibilité des voiries: signalisation automobile, cyclable et piétonne, sécurité routière (nouvelles zones 30, entretien des voiries), accessibilité des espaces publics pour les PMR (projets structurants);
- renforcer le style et l'âme de la ville par un équipement urbain de qualité : modernisation des aubus en y intégrant les nouvelles technologies, etc.

D'autres fiches actions concernent la redynamisation de quartiers en souffrance du centre-ville:

- les Casernes: construction du nouveau Palais de Justice (travaux préalables terminés mi-2017, construction prévue en 2018) et lancement du chantier fin 2018 pour une période de 2 à 3 ans ; il s'agit d'un projet global prévoyant un mix de logements, de commerces, un parking souterrain et un parc public de pleine terre ;
- la Confluence: projet de réaménagement complet du triangle situé au confluent de la Meuse et de la Sambre avec un port numérique, des activités Horeca, des espaces publics rénovés, un parking souterrain, la modification des voiries, une passerelle cyclo-piétonne, ... (Fiches FEDER); les travaux sont en cours (finalisation estimée pour mai/juin 2020) ;
- le quartier de la gare : la construction de la nouvelle gare des bus sur la gare ferroviaire améliorera fortement l'intermodalité du site et participera à la revitalisation du quartier en améliorant la convivialité des espaces publics avoisinants. Elle permettra aussi le développement des axes de bus structurants vers les quartiers proches de Jambes et de Belgrade, notamment. Le projet a débuté en 2016 avec le déménagement de la gare-bus vers des gares provisoires ; la construction du pont haubané vers la dalle SNCB où sera aménagée la nouvelle gare des bus est en cours.



Namur-projet gare-vue aérienne source: Eurogare.tif

Un autre projet ambitieux intitulé «Nam'in move» se met en place peu à peu : il vise à créer un nouveau réseau bus sur la base de la complémentarité d'un réseau structurant (sur les grands axes de pénétration avec fréquence élevée) et d'un réseau de desserte en rabattement sur ces axes (dans les villages, avec une fréquence plus faible) s'inspirant de la structure territoriale définie par le schéma de structure communal.

Une première étape est en cours sur la première ligne structurante reliant Belgrade (nord-ouest) à Erpent (sud-est). L'axe structurant a été défini par le TEC puis adapté suite à la participation citoyenne, tandis que le réseau de desserte locale a lui été élaboré dès l'origine en concertation avec les citoyens concernés lors d'ateliers participatifs. La mise en service de ce nouveau réseau est prévue en janvier 2018.

Ce premier axe structurant emprunte la chaussée de Waterloo, voirie de pénétration importante vers le centre ville. Dans le cadre d'une étude d'aménagement de cet axe actuellement en cours, des améliorations seront progressivement apportées pour faciliter la circulation des bus (priorités aux feux, aménagements des arrêts, ...). Grande première en Wallonie, depuis le 15 mai 2017, une bande bus dynamique a d'ores et déjà été instaurée sur une portion de cet axe où, faute d'espace, aucune autre mesure ne pouvait être prise. C'est donc la bande de stationnement qui est réservée à la circulation des bus de 7h à 9h tous les jours ouvrables et rendue au stationnement le reste de la journée. Un beau défi à relever tant au niveau « communication » qu'au niveau « contrôle » et dont la réussite dépend d'une bonne collaboration entre tous les acteurs concernés, entre autres la police locale.



En complément à ce projet, de tout nouveaux bus hybrides, les premiers en Wallonie, desservent cette future ligne structurante depuis janvier 2017. Une première station de rechargement est opérationnelle à l'extrémité est, à Erpent ; une seconde devrait l'être de l'autre côté de la ligne à Belgrade en 2018.

L'actualisation du PCM se termine

Quinze ans plus tard, le PCM de 1997-1998 reste la référence. Cependant, d'études complémentaires en études complémentaires (Plan local de mobilité (PLM) de Jambes, étude de faisabilité des parkings-relais, étude des espaces publics au centre-ville, schéma de structure communal, ...) et à la lumière des projets d'ampleur prévus, la nécessité de reconsidérer l'ensemble des thématiques liées à la mobilité avec une vision globale dans le cadre d'une actualisation du PCM est apparue. Ce processus qui a démarré le 1er juin 2015 est en cours de finalisation, en collaboration avec le SPW— Direction de la Planification de la Mobilité. Une meilleure gestion des données mobilité (observatoire de la mobilité, intégration des données en matière de voirie, de logement et d'urbanisme, ...) est également en bonne voie de réalisation.

Namur Smart City – Système de Transport Intelligent

Poursuivant une ambition très affirmée de devenir une « Smart City », Namur a décidé de se doter d'un Système de Transport Intelligent (STI) qui proposera grâce aux nouvelles technologies une meilleure accessibilité multimodale et orientera le comportement des usagers en temps réel.

Le système vise à orienter les véhicules particuliers par des itinéraires adaptés mais vise aussi au report modal vers les transports en commun et les modes de déplacement doux.

Concrètement, dès 2019, les principaux axes de pénétration dans Namur seront équipés de dispositifs de récolte des données de circulation (caméras, capteurs...) qui seront introduites dans le STI et complétées par les données déjà existantes à la Ville ou auprès des partenaires (travaux, stationnement, temps d'attente des bus, Li Bia Vélo...). Toutes ces données seront centralisées et traitées afin de donner une information fiable en temps réel aux gestionnaires, puis transmises aux usagers au travers d'équipements de diffusion de l'information (panneaux à messages variables, bornes d'informations aux voyageurs TEC, smartphones, ...) et via un tableau de bord de la mobilité namuroise sur internet.

Le projet de STI a été retenu dans le cadre de la programmation FEDER 2014-2020 pour un montant de 2,5 mios € (40% Europe, 50% Wallonie, 10% Ville) ; il est mené en collaboration avec tous les acteurs concernés (Police, société de transport public et Région wallonne).

Deux parcs-relais P+R desservis par des navettes du TEC

Le P+R Saint-Nicolas (276 places) situé à l'entrée nord-est de la Ville, a déjà une longue histoire. Évoqué dans les études de circulation de 1994, il a été confirmé dans le premier PCM et a vu sa concrétisation et sa mise en service en 2003. Malgré une excellente campagne de communication, le démarrage fut difficile. Aujourd'hui, il bénéficie d'un nouvel essor grâce à la mise en œuvre d'une politique de stationnement de longue durée plus restrictive en centre-ville.

Le P+R Namur Expo (475 places) inauguré en mai 2005, complète l'offre proposée à l'entrée sud-ouest de l'agglomération et est géré de la même manière que le premier. Il accueille toutefois aussi les visiteurs du Palais des Expositions lors de manifestations. Il vise essentiellement les travailleurs qui, après avoir stationné leur véhicule, souhaitent gagner le centre-ville, en général en bus, à vélo (station «Li Bia Vélo») ou à pied.

La Ville, en collaboration avec la Région a réalisé une étude de faisabilité pour la réalisation de nouveaux parcs-relais sur son territoire. Elle s'apprête à en construire de nouveaux sur les hauteurs en périphérie de la ville dense à Bouge (nord-est), à Erpent (sud-est) et à Belgrade (nord-ouest) afin de compléter l'offre à toutes les entrées importantes du centre-ville.

Avec «Li Bia vélo»: 200 vélos en libre-service

Le système de vélos en libre-service «Li Bia Velo» veut jouer un rôle de moteur dans la remise en selle des citoyens namurois, tout en permettant la découverte touristique de la ville. Depuis son lancement en avril 2012, on dénombre plus de 266.748 locations et 1214 abonnés de longue durée. Les adultes entre 18 et 45 ans constituent l'essentiel des utilisateurs, avec une majorité d'hommes - 60% contre 40% de femmes - (chiffres: 28/05/2017).

La station la plus utilisée est celle de la place de la Station, face à la gare de Namur, ce qui rencontre particulièrement bien les objectifs du système, à savoir favoriser l'intermodalité.

Les 26 stations sont situées dans le périmètre hypercyclable. Celui-ci est composé du centre-ville et des zones proches situées dans la vallée, là où la dénivellation est particulièrement faible et la densité d'habitat élevée.



Des indicateurs de mobilité complémentaires

- 43,5 km d'itinéraires cyclo-pédestres en site propre de type RAVeL
- 10,5 km de zones 30 (hors zones 30 scolaires) au centre-ville
- 2,3 km de rues piétonnes
- 2400 places de stationnement règlementées au centre-ville
- 1700 emplacements de parking public payant hors voirie au centre-ville
- 750 places en P+R

Le service mobilité

Le service mobilité fait partie du Département des Voies publiques. Il est constitué de sept CeM. Une vingtaine de fonctionnaires ont été formés dans différents services communaux, ce qui crée une véritable dynamique autour de la mobilité.

Les commissions

Le comité interne de mobilité (CIM) rassemble mensuellement autour du service Mobilité, la police, le bureau d'études des voiries, les services voirie technique, domaine public et sécurité, urbanisme, affaires économiques,...

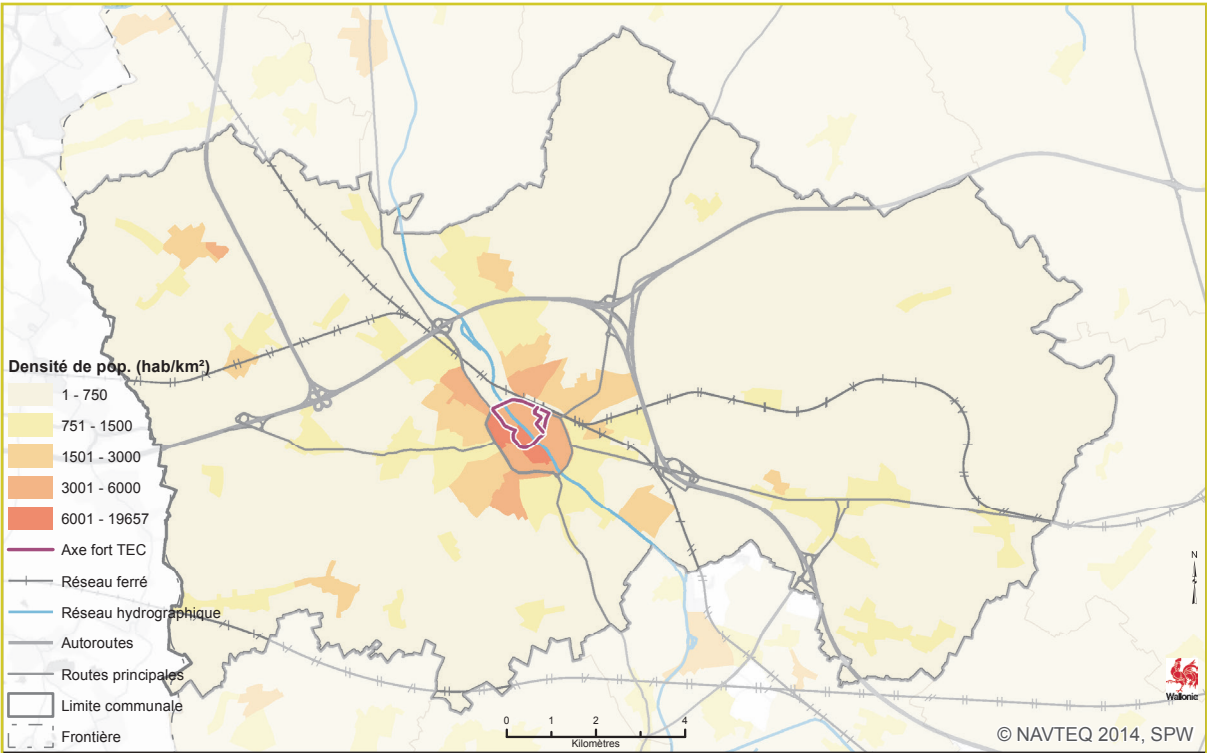
Le comité général de suivi du PCM (CGS) réunit annuellement les partenaires institutionnels de la Ville : Région wallonne, Groupe TEC, SNCB,...

Le comité vélo se réunit en moyenne tous les mois et joue un rôle de relais entre les services communaux, le SPW et les associations actives dans la promotion du vélo. Une assemblée générale vélo, rassemblant les adhérents à la charte « Namur, à vélo ! », se réunit chaque année depuis 2011 pour faire le point sur l'évaluation du plan communal cyclable.

Contact :

catherine.noel@ville.namur.be
 mobilite@ville.namur.be
www.ville.namur.be/mobilite



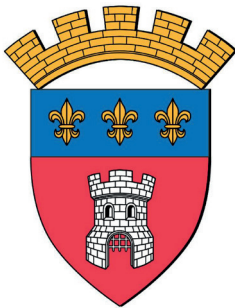


Nombre d’habitants	70 088
Superficie totale de la commune	213,75 km²
Superficie des zones urbanisées	38,69 km²
Densité des zones urbanisées	1812 hab. /km²
Nombre d’emplois sur le territoire de la commune	35 495
Nombre d’élèves enseignement fondamental	7833
Nombre d’élèves enseignement secondaire	11 629
Nombre d’étudiants enseignement supérieur	5669
Longueur des autoroutes sur la commune	35 km
Longueur des routes régionales	43 km
Longueur des voiries communales	698 km
Taux de motorisation	48 voit./100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	1
TRAIN : montées (2 gares/commune)/j de semaine	6954
BUS (janvier 2017): montées à l’arrêt le plus fréquenté /jour scolaire	(Tournai Gare) 2083
Nombre de passages de bus à cet arrêt/j scolaire	287
Total montées sur le territoire communal/j scolaire	8795
Montées d’hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	2,01
VÉLO : proportion de rues en SUL (sens uniques accessibles aux cyclistes dans les deux sens) (2017)	90%
Nombre de classes « brevets du cycliste » en 2017	5

TOURNAI, vieille de plus de 2000 ans, est située au carrefour de deux voies romaines et de l’Escaut. Elle recèle un patrimoine très riche et varié, dont des maisons du XIIème siècle et de nombreux édifices religieux dont le plus célèbre est la cathédrale romano-gothique et ses 5 tours.

Suite aux fusions de communes, le territoire de Tournai est devenu depuis 1977 la plus vaste des communes wallonnes et présente une physionomie très particulière : un noyau urbain dense d’environ 45 000 habitants entouré de 29 villages de 500 à 3000 habitants.

Ce territoire voit aussi une grande place accordée à l’industrie extractive (cimenteries).



Maîtriser la circulation dans les zones sensibles

Les objectifs du premier PCM (2001-2004) visaient la sécurisation, sur l'ensemble du territoire communal, des zones sensibles (traversées de villages, écoles), la convivialité des espaces publics dans le cœur des villages, le développement d'un maillage d'itinéraires cyclables sécurisés et l'accueil et l'information des usagers du TEC par une meilleure lisibilité des lignes.

En centre-ville, jusqu'aux limites des faubourgs, il s'agissait de maîtriser la circulation sur les boulevards, d'adapter la régulation des carrefours en faveur de

traversées aisées pour les piétons, de sécuriser les voiries de pénétration et les boulevards pour les déplacements à vélo et de favoriser la circulation des transports en commun.

En intra-muros (hyper centre), il fallait réorganiser la circulation de manière à maintenir le transit hors des quartiers, améliorer les conditions de déplacement des piétons et des personnes à mobilité réduite, créer des itinéraires cyclistes, assurer le stationnement des habitants, des clients et des visiteurs du centre ville.



Le quartier de la cathédrale rendu aux piétons et à la vie urbaine

Une mise en œuvre lente

Entre 2004 et 2010, peu de mesures ont été concrétisées. Quelques aménagements de zones 20 et 30 en centre-ville ont été réalisés et une politique de stationnement plus volontariste a été mise en place. La plupart des travaux prévus sur les routes régionales n'ont pas pu être effectués. Par contre, la rénovation du quartier de la cathédrale, non prévue dans le PCM, a démarré. Par ailleurs, une attention particulière est portée au quotidien quant à la sécurisation des villages et des abords d'écoles.

La mobilité de Tournai doit se tourner vers l'avenir

En 2011, a débuté l'actualisation du PCM. Elle a confirmé les options du PCM initial. Les objectifs de la Ville concernent l'évaluation du plan de stationnement, l'actualisation du plan de circulation, la création de zones résidentielles et de zones 30 en centre-ville, le réaménagement des boulevards, l'élaboration d'un plan vélo, en prenant en compte -

de nouveaux enjeux comme l'élargissement de l'Escaut et des projets immobiliers importants à proximité du boulevard de ceinture :

- le déménagement de l'école St-Luc
- la ZACC Morel, au nord-est (il s'agit d'une réserve foncière urbanisable)
- le CHWaPi (centre hospitalier) au nord,
- divers projets d'habitat,
- l'extension du Centre commercial des Bastions à l'est,...

Les objectifs et les enjeux du PCM actualisé portent sur :

- une évaluation du nouveau plan de stationnement mis en œuvre dans le centre ville avec une proposition d'indicateurs de suivi;
- l'actualisation du plan de circulation et de hiérarchisation des voiries du centre-ville;
- l'amélioration et/ou la création de nouvelles traversées « modes doux » entre les deux rives de l'Escaut;



La Grand Place largement rendue au piétons

- le jalonnement des parkings du centre-ville et de la périphérie en lien notamment avec la revitalisation intégrée du Cœur de Ville «Quartier Cathédrale»;
- la mise en place d'un réseau de navettes «propres» en liaison avec les zones de stationnement, les pôles de travail et les pôles commerciaux;
- la création et la mise en œuvre de zones de rencontres, de zones résidentielles et de zones 30 km/h dans le centre-ville, en lien notamment avec la future zone de rencontre du «Quartier Cathédrale»;
- Grand-Place ; de l'espace pour les piétons et l'horeca

- l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan vélo pour le centre-ville et sa périphérie;

- le réaménagement de l'ensemble des boulevards, la sécurisation des traversées cyclo-pédestres, l'intégration des grands projets qui s'établissent en périphérie des boulevards et dans le centre-ville;

- le réaménagement des axes de pénétration vers le centre-ville en veillant plus particulièrement à améliorer l'intégration des modes doux et des transports en commun.

Poursuivre le développement du vélo



Le Plan communal cyclable élaboré dans le cadre de la sélection de Tournai comme «commune pilote Wallonie cyclable » en 2011 a permis de mettre en œuvre et de développer le volet vélo du PCM. Des aménagements ont déjà vu le jour : la matérialisation et l'aménagement des SUL du centre-ville et des villages, la mise en œuvre d'aménagements cyclables au niveau des quais de la rive gauche de l'Escaut (Taille Pierre et Poissonsceau), le placement de 200 arceaux vélos. Sont également réalisés : la mise en zone 30 du centre-ville, l'aménagement cyclable de différents axes du centre-ville et de quais de l'Escaut, la création d'une rue cyclable, la création d'itinéraires de liaisons cyclables entre les villages (110 km) et la réouverture de l'Atelier de réparation et de gravage Méli Vélo.

Bientôt, des vélos (électriques et classiques) seront mis en location à moyenne durée pour permettre aux tournaisiens de tester ce type de déplacement.

L'entretien des infrastructures n'a pas non plus été oublié par la Ville de Tournai qui s'est dotée d'une balayeuse/débroussailleuse/déneigeuse spécifique aux pistes cyclables.



Le Quai du marché au Poisson pacifié

La Ville poursuit donc son projet d’amélioration des quais pour la mobilité douce : le but est d’y développer des pistes cyclables tout en rationalisant le stationnement des voitures.

Le brevet du cycliste : déjà une longue tradition

En 2006, le brevet du cycliste concernait deux classes de cinquième primaire. Au fil des ans, le nombre de classes a augmenté pour se stabiliser à environ 25. Ce sont ainsi 500 élèves du primaire qui passent leur brevet du cycliste chaque année. La sensibilisation des enfants constitue en effet une priorité pour la Ville.

Année	07/08	08/09	09/10	10/11	11/12	12/13	13/14	14/15	15/16	16/17
Nombre d'écoles participantes	10	12	19	19	21	20	19	18	20	13
Nombre de classes participantes	13	17	23	25	26	27	24	26	25	17
Nombre d'élèves participants		361	375	533	508	520	478	488	411	320

132 SUL sur l’entité soit +/- 90% sur l’ensemble des sens uniques.
51 cyclistes en moyenne par point de comptage (7H à 9H)
46 km d’aménagements cyclables linéaires
110 km de balisage d’itinéraires cyclables intervillage + 40 km en préparation

Le stationnement en chiffres

- Nombre de places de stationnement intra-muros : +/- 7250 places (avec boulevards : 6690 places)
- Nombre de places intra-muros en zone bleue (2h+4h) : +/- 3765 places
- Nombre de places intra-muros en zone horodateur : +/- 1535 places
- Nombre de places libres non réglementées en intra-muros ; +/- 1390 places (avec boulevards et sans parking Esplanade et Prison): +/- 1950 places.

Contrôle du stationnement

Une seule et unique zone de contrôle, 7 contrôleurs. Le contrôle du stationnement s'effectue :

- en zone horodateur: du lundi au vendredi de 9h00 à 12h30 et de 14h à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h30
- en zone bleue: du lundi au vendredi de 9h00 à 17h00, le samedi de 9h00 à 12h30

Horodateurs

Tarif de l'unité de base: 0,50 € par ½ heure fractionnable de manière linéaire avec un minimum de 0,10 € (à l'exception de la Grand Place: 1ère heure, 0,10 euros par 6 min – 2ème heure, 0,20 € par 6 min)

Tarif forfaitaire par demi-journée: 15 €

Cartes communales de stationnement

- Carte riverain: maximum 4 cartes par ménage. La 1ère carte est gratuite, 50 €/an pour la 2ème, 100 €/an pour la 3ème et 200 €/an pour la 4ème. Cette carte est uniquement utilisable en zone bleue et ne peut être utilisée que pour un seul véhicule.
- Carte travailleur: disponible pour les travailleurs dont le siège d'activité se trouve en zones contrôlée. Cette carte est disponible au coût de 15 €/an et permet le stationnement en zone bleue sans aucune limitation de temps.

Des indicateurs de mobilité

- 1 station de voitures partagées
- 13,5 km d'itinéraires cyclo-pédestres en site propre de type RAVeL
- Une zone de +/- 4 km² mise en zone 30 dans l'intra-muros (hors zones 30 scolaires)
- 1,1 km de rues piétonnes
- Stationnement ; voir cadre plus haut

Le service mobilité

Le service mobilité est constitué de deux CeM. Il dépend de la division Urbanisme/Aménagement du Territoire.

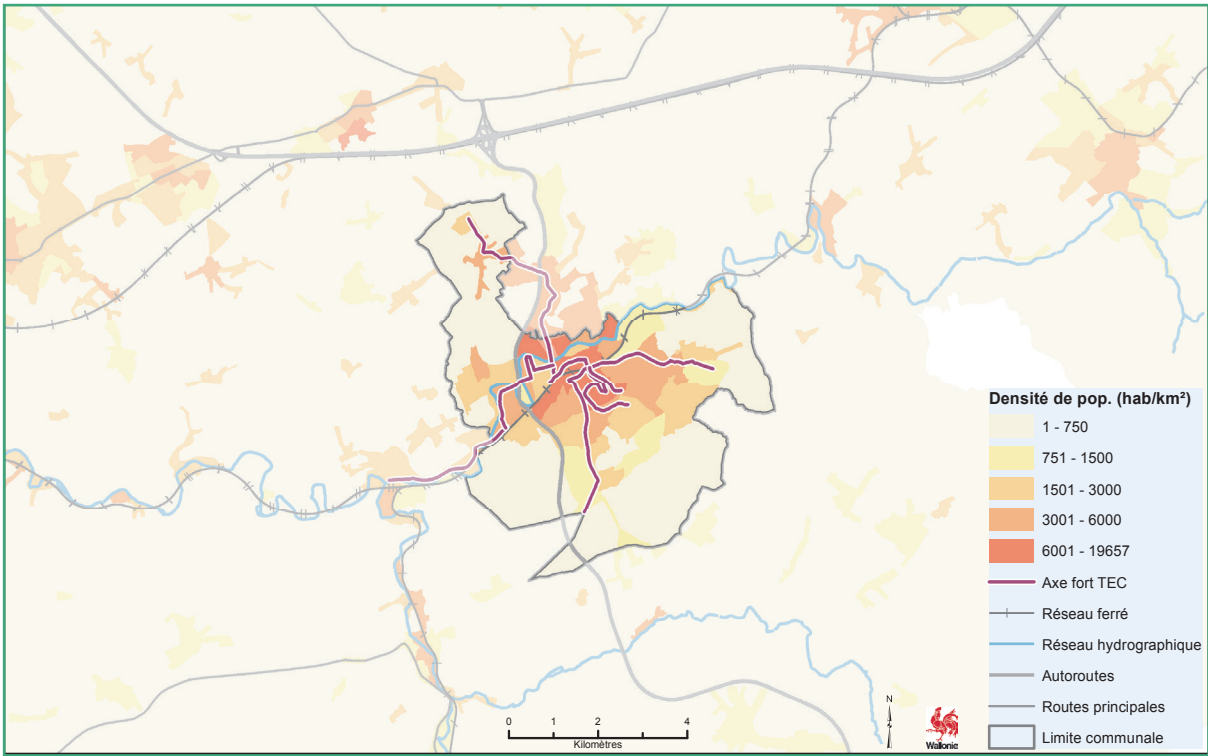
Les commissions

La commission cycliste et la commission consultative communale vélo sont animées et gérées par les CeM.

Contact

christine.bernard@tournai.be
mobilite@tournai.be
www.tournai.be

VERVIERS EN UN CLIN D’ŒIL



Nombre d’habitants	55 481
Superficie totale de la commune	33,07 km²
Superficie des zones urbanisées	12,76 km²
Densité des zones urbanisées	4352 hab. /km²
Nombre d’emplois sur le territoire de la commune	22 593
Nombre d’élèves enseignement fondamental	7230
Nombre d’élèves enseignement secondaire	7912
Nombre d’étudiants enseignement supérieur	929
Longueur des autoroutes sur la commune	5 km
Longueur des routes régionales	38 km
Longueur des voiries communales	123 km
Taux de motorisation	92 voit./100 hab
Nombre de stations de voitures partagées	1
TRAIN : montées (2 gares/commune)/j de semaine	4249
BUS (janvier 2017) montées à l’arrêt le plus fréquenté/jour scolaire	(Place Verte) 4206
Nombre de passages de bus à cet arrêt/j scolaire	737
Total montées sur le territoire communal/j scolaire	20 569
Montées d’hab. /mois (31 jours de janvier 2017)	6,63
VÉLO : proportion de rues en SUL (sens uniques accessibles aux cyclistes dans les deux sens) (2010)	18%
Nombre de brevets du cycliste en 2014	126

C’est en 1651 que **VERVIERS** fut reconnue comme « Bonne Ville » de la principauté de Liège. Située à l’extrémité orientale du sillon industriel wallon, Verviers dut son essor à l’industrie lainière.

La rivière Vesdre qui la traverse explique le relief assez accidenté de la ville. Pas très étendue, Verviers se caractérise par une densité élevée.

Verviers, petite ville au centre d’une région assez rurale, est au cœur d’un paradoxe ; montrant d’assez bonnes performances en matière d’utilisation des transports publics, son attractivité pour les habitants de son hinterland reste néanmoins très dépendante de la voiture.





Place Verte, des bus prioritaires au cœur de la ville

Gérer le trafic de transit et apaiser le centre-ville

Le plan communal de mobilité de Verviers, réalisé en 1996, fut le premier du genre en Wallonie. Ses objectifs étaient de développer une vision sur le devenir de la ville en matière de déplacements et en particulier de gérer le trafic de transit, de ramener les transports publics en cœur de ville et de mettre en place une politique de stationnement.

Ainsi, il visait une réorganisation profonde de la circulation, en particulier des flux est-ouest depuis les accès autoroutiers, afin d'éviter un important trafic de transit en centre-ville. Il avait également pour ambition de rendre une place plus importante aux autobus du TEC dans la ville. Jusqu'alors relégués sur la rocade périphérique, l'objectif était de les ramener dans l'hypercentre notamment grâce à la création de sites propres et à une nouvelle régulation de la circulation sur certains axes d'accès stratégiques, et grâce à l'aménagement des portes principales du centre-ville et des grands nœuds d'échange avec la périphérie.

Nouveaux enjeux

Afin de prendre en compte un projet de centre commercial urbain en centre-ville et un complexe commercial en première couronne, une première actualisation du PCM a démarré en 2006 ; étalée sur plusieurs années, en raison d'enjeux majeurs et de divers changements politiques intervenus, elle a pris fin en 2010. Les nouveaux enjeux portaient sur

la revitalisation du centre-ville, la problématique du transit en centre-ville, toujours d'actualité, et l'alternative à y apporter en cas de fermeture d'une trémie structurante pour faire place au centre commercial et à la gestion des échanges entre centre et périphérie. Toutefois, les conclusions de cette première actualisation du PCM posaient un certain nombre de questions.

Le PCM actualisé préconisait, soit de piétonniser le centre-ville (à accompagner de mesures de report du transit), soit de le semi-piétonniser (épargnant la nécessité des aménagements de report de transit). Les décisions prises ont mené à piétonniser le centre, ce qui a apporté une plus-value et contribué à façonner une nouvelle image de marque évidente et appréciée de tous pour le centre-ville de Verviers, mais les aménagements coûteux nécessaires pour permettre les reports de transit n'ont pas été effectués. Cette absence d'aménagements complémentaires risque d'engendrer un blocage si, selon les choix qui seront opérés dans la cadre du projet de centre commercial, le tunnel devait être fermé, ce qui est une des hypothèses fortes. Cette problématique n'est donc pas résolue à l'heure actuelle.

Depuis, d'autres projets structurants sont venus s'ajouter à ceux pris en compte lors de cette première actualisation du PCM : la rénovation des espaces publics du centre ville (projet FEDER 2014-2020 « Verviers ville conviviale »), la réalisation d'un schéma de développement commercial pour baliser

le futur socio économique du centre-ville mis en difficulté ces dernières années, et l'intégration d'une pression urbanistique forte particulièrement sur deux quartiers de la commune : Heusy (sud-est) et Petit-Rechain (nord-ouest).

En quelques années, outre les questions non résolues, la Ville et les comportements ont sensiblement évolué. Certains phénomènes se sont encore accentués comme celui de périurbanisation très importante sur les communes de la périphérie. Ces dernières années, le déficit de production résidentielle sur la Ville de Verviers a amené à une production de logements neufs de l'ordre de deux tiers dans les communes périphériques du bassin urbain contre un tiers difficilement atteint dans la commune centrale de Verviers. Cette dynamique renforce les besoins en termes de mobilité en voiture sur l'ensemble de la région urbaine. Enfin, le schéma de structure communal souligne l'intérêt stratégique des ZACC ; principales réserves foncières de la Ville de Verviers, elles peuvent contribuer à relever l'enjeu de réduction de l'effet de périurbanisation loin du centre mais également à la nécessité de préserver la qualité de vie et la mise en place d'une mobilité urbaine ambitieuse.



La gare, enjeu de multimodalité

Entre le schéma de structure communal et le plan communal de mobilité actualisé, l'articulation n'a pas été optimale. De plus, l'étroitesse du territoire communal verviétois, résultant d'une fusion des communes très restrictive niant la réalité urbaine, constitue un handicap, entre autres pour gérer la problématique de la mobilité. Le phénomène de périurbanisation, présent partout en Wallonie, est particulièrement perceptible dans la région de Verviers. C'est pourquoi, en plus de la deuxième actualisation du PCM en cours, il convient de s'interroger sur la nécessité d'envisager une approche supra-communale, par exemple par l'étude d'un Plan Urbain de Mobilité ou d'un Plan Provincial de Mobilité innovant.

La nouvelle actualisation du PCM est initiée depuis 2016 afin de repositionner les questions non résolues des précédents PCM, d'envisager des solutions tenables et réalistes financièrement, et surtout d'articuler nombre de chantiers territoriaux (FEDER, centre commercial, projets résidentiels....). Verviers se trouve à un moment charnière de son développement ; il est évident que la mobilité affecte l'ensemble de ces projets urbains, d'où l'importance de veiller à une évolution constante du PCM.

Quelle politique pour développer les modes doux ?

La Ville mène depuis plusieurs années une politique forte de rénovation des espaces publics centraux pour améliorer la convivialité en faveur des modes doux. Le piétonnier des rues commerçantes principales date de 2012, ce qui a quasiment triplé la part des espaces piétonnisés en centre-ville. Toutefois, pour une ville comme Verviers, régionale et non pas métropolitaine, avec des classes moyennes et aisées fortement périurbanisées et motorisées, il est essentiel de réfléchir à la notion de "juste place" de la voiture en ville, sans être excessif ni en sa faveur ni en sa défaveur. Si la recherche de convivialité reste le mot d'ordre (se traduisant souvent par un réaménagement de plain-pied des voiries et des espaces publics), il est primordial de maintenir une accessibilité équilibrée. La piétonisation ne pouvant être appliquée à l'ensemble du centre-ville, la Ville cherche à créer de nombreux espaces partagés comme nouveaux espaces de référence. Dans ces espaces, la présence de la voiture demeure (excepté dans le cœur piéton) mais le piéton y a priorité. On aboutirait de la sorte à un centre-ville en zone 30 généralisée.

De prime abord, Verviers, ville très vallonnée, n'a pas un potentiel cyclable élevé. Elle ne dispose d'ailleurs

pas de RAVeL structurant, bien que les quais de la Vesdre présentent peu à peu un potentiel similaire. Néanmoins, la Ville souhaite renforcer l'usage du vélo, notamment grâce au vélo à assistance électrique et au renforcement de cheminements structurants en site propre à créer en premier lieu en fond de vallée, dans un périmètre cyclable, à proximité de la rivière et des vallons secondaires.

De prime abord, Verviers, ville très vallonnée, n'a pas un potentiel cyclable élevé. Elle ne dispose d'ailleurs pas de RAVeL structurant, bien que les quais de la Vesdre présentent peu à peu un potentiel similaire. Néanmoins, la Ville souhaite renforcer l'usage du vélo, notamment grâce au vélo à assistance électrique et au renforcement de cheminements structurants en site propre à créer en premier lieu en fond de vallée, dans un périmètre cyclable, à proximité de la rivière et des vallons secondaires.

Si malheureusement, Verviers n'a pas été retenue, à l'époque, comme commune pilote Wallonie cyclable, le prochain PCM veillera à baliser la trame structurante du réseau cyclable de base.



Un début de réappropriation des berges de la rivière Vesdre

Une concession pour gérer le stationnement verviétois

Un nouveau plan de stationnement a été élaboré en 2010. Il a conduit à la mise en place d'une concession de la gestion du stationnement à un partenaire privé depuis août 2013.

Celle-ci repense toutes les facettes en la matière : zonage, tarification, redevances, cartes communales de stationnement, cartes riverains, parkings structurants, jalonnement, contrôle,...

Sa mise en place a constitué une révolution en termes de comportements de stationnement à Verviers et a connu des ajustements récurrents depuis lors.

Ces changements, difficiles à comprendre pour beaucoup de citoyens, nécessitent une veille permanente.

Plusieurs projets de la concession sont concrétisés: rénovation et création de parkings structurants (parkings longue durée et abonnés en ville, limite intramuros), mise en place d'un jalonnement statique de l'ensemble des parkings («la boucle des parkings»), mise en place d'une signalisation dynamique (panneaux LED).

La réalisation de ces projets n'épuise pas le sujet, qui impose une approche intégrée permanente, notamment au regard des dynamiques socio économiques actuelles. La concession se veut vivante ; elle évolue donc dans un dialogue permanent entre la Ville et le concessionnaire pour répondre à plusieurs attentes actuelles de la part des usagers et des commerçants : gratuité le samedi, adaptation des tarifs post pay, gratuité du temps de midi, ...

Petit zoom: Les riverains dans une zone règlementée

À Verviers, les riverains peuvent bénéficier d'une, voire de plusieurs carte(s) riverain(s). Celles-ci sont valables dans un quartier et non dans une rue.

Depuis septembre 2017, toutes les zones sont autorisées pour le stationnement riverain à l'exception des zones bleues 30 minutes. Quatre cartes sont autorisées par ménage. La première est gratuite, afin de soutenir la résidence en ville et de souligner qu'un seul véhicule par ménage y est un excellent compromis à défaut de pouvoir se passer totalement d'un véhicule. La seconde carte coûte 50 € par an, la troisième 100 € et la quatrième 200 €. Parmi toutes les mesures prises par la concession, les réponses apportées aux riverains sont les plus unanimement appréciées.

Le plan de circulation

La mise en œuvre du premier PCM a débouché sur différents résultats :

- un centre ville redevenu paisible, où un trafic maîtrisé durant la plus grande partie de la journée circule de manière fluide sur la plupart des voiries (trafic centre-ville reporté sur la première et la deuxième couronne via des aménagements de ronds-points et carrefours à feux régulés) ;
- une très forte présence des transports publics et la création d'un pôle central sur la place Verte ;
- la création de 1,7 km de sites propres ou de bandes bus et leur prise en compte dans plusieurs carrefours régulés ;
- une amélioration de l'exploitation de plusieurs carrefours dont, notamment, la place de la Victoire et le secteur du Palais de Justice ;
- l'embellissement des espaces publics et l'accroissement de leur convivialité (place Verte, Pont aux Lions, rond-point Marteau, Crapaurue, Porte de Heusy...).

À ces différents points s'ajoutent des mesures à mettre en place et à améliorer :

- la régulation et l'aménagement de certains carrefours clés afin d'augmenter la fluidité sur les axes principaux (via la création de giratoires, l'adaptation géométrique de carrefours à feux et la modification de la micro-régulation) ;
- l'amélioration du report des poids lourds sur la deuxième couronne qui n'est pas encore optimal ;
- la suppression du transit est-ouest dans l'hyper-centre ;
- la promotion des déplacements doux ainsi que son intégration dans la circulation actuelle.

Des indicateurs de mobilité complémentaires

- 2,5 km de chemins cyclables structurants en site propre en bord de Vesdre
- 1,5 km d'espaces partagés (zones résidentielle et de rencontre) en centre-ville
- 0,5 km de piétonnier en centre-ville
- 1,7 km de sites propres et bandes bus
- 17 016 piétons place Verte un samedi moyen
- 3 636 Places de stationnement règlementées

Le service mobilité

Le CeM est le responsable du service technique de l'aménagement du territoire. Il traite de l'aménagement du territoire, de la mobilité et de l'environnement, du logement, de l'urbanisme, de la cartographie. Le CeM est titulaire des dossiers de mobilité. Plusieurs personnes travaillent au service administratif parallèle à celui de la mobilité.

La Cellule mobilité est transversale. Elle est constituée du CeM communal, de l'agent technique des travaux (maintenance) en charge de la voirie, du CeM de la zone de Police Vesdre, de la responsable de la gestion centre-ville (également CeM) et de l'agent technique des travaux (projets) en charge des planifications. La Cellule est sollicitée par n'importe quel service communal afin de remettre un avis concerté relatif à la mobilité et ainsi apporter de la cohérence. Elle dispose aussi d'un pouvoir de suggestion spontané.

Contact :

gregory.mercier@verviers.be
www.verviers.be

Comparer les politiques de mobilité urbaine : un exercice délicat

Depuis la parution de la Cémathèque consacrée aux villes wallonnes (n°40, juin 2015) de nouvelles données ont été rendues disponibles, mais globalement, d'autres informations restent incomplètes, voire manquent (singulièrement en matière d'impacts environnementaux).

Des villes réellement comparables ?

Les huit villes décrites sont les territoires administratifs (le territoire communal) des entités comptant plus de 50 000 habitants. Toutefois, la réalité physique et le fonctionnement de chacune de ces entités est spécifique : aux deux extrêmes, qu'y a-t-il de commun entre le territoire communal de Tournai (commune de 70 000 habitants dont le centre, à la morphologie clairement urbaine accueille un peu moins de la moitié de la population communale, et est entouré d'une vingtaine de noyaux villageois appartenant tous à la commune de Tournai) et le territoire de Liège, commune abritant 198 000 habitants au centre d'un ensemble morphologique urbain comprenant en tout ou en partie 13 autres communes totalisant environ 502 000 habitants ?

Dans le tableau de la page 58, la densité nette d'habitants cherche à rendre compte de manière plus fidèle des densités « ressenties » en faisant un ratio entre nombre d'habitants et superficie réellement urbanisée d'une ville. Si une fois encore Liège a la densité la plus urbaine, on voit apparaître en deuxième position Verviers, petite commune par sa superficie et dont le nombre d'habitants est relativement faible mais dont la densité nette est proche de celle de Liège. En termes de densité nette, ce sont Namur et une fois encore Tournai qui ferment la marche.

Les villes ont aussi un rôle polarisant très variable. Quelques signes (bien incomplets, et dont il ne faut pas tirer de conclusions trop hâtives) le montrent comme la différence entre population scolaire de l'enseignement fondamental, et celle de l'enseignement secondaire ; le lien entre écoliers du fondamental et volume de population d'une ville est assez fidèle, ce qui montre le caractère de proximité de ce type d'enseignement. Par contre, au secondaire, on voit surgir des pôles plus polarisants que d'autres (voir ratio secondaire/fondamental) : Namur et Tournai, au centre d'un hinterland plutôt rural, sont très polarisantes, alors que les 4 autres villes du Hainaut, réparties dans le « chapelet » urbain de cette sous-région, sont les moins polarisantes. Même si les scolaires et les étudiants forment plus de 4/5 de la clientèle des TEC, ceci ne produit pas pour autant des flux équivalents dans les autobus puisque le TEC transporte trois fois plus de passagers/habitant à Namur qu'à Tournai.

Certaines réalités ne sont pas totalement perçues par le « radar » des indicateurs. Par exemple, si certains étudiants du supérieur habitent (au moins la semaine) dans la ville où ils étudient, rares sont ceux qui y sont domiciliés. Certains d'entre eux disposent d'une voiture. Outre des problèmes locaux de pression de stationnement, ces véhicules pourtant bien réels n'apparaissent donc pas dans la statistique du taux de motorisation.

Des comportements de mobilité eux aussi contrastés

La généralisation de la validation sans contact de tous les voyageurs (y compris les abonnés) embarquant à bord des véhicules du TEC suite à l'introduction de la carte à puce sans contact MOBIB fournit dorénavant des données d'une grande richesse et d'une grande précision. Nous connaissons désormais le nombre de validations par arrêt. Les chiffres présentés dans ce document résultent de l'exploitation des chiffres complets des montées enregistrées en janvier 2017.

Rapporter le nombre de validations (enregistrées à tous les arrêts desservant une commune) au nombre d'habitants de la commune donne une indication de l'utilisation moyenne du TEC dans la mobilité globale ; cette indication reste imparfaite car elle prend aussi en compte les déplacements des utilisateurs de la ville qui n'y sont pas domiciliés. Idéalement, cette donnée devrait être recoupée à des données sur l'importance des flux automobiles, non disponibles à ce jour, en tout cas sur une base comparable entre villes.

Ce critère voit apparaître trois catégories de villes :

- Liège (15,05 montées/hab. durant les 31 jours de janvier 2017) se détache. Une fois encore, rapporter ce volume de clientèle du TEC au nombre d’habitants de la seule ville de Liège (198 000 hab.) est un peu artificiel, puisque dans les faits, le réseau urbain de bus du TEC dessert une agglomération de 502 000 hab.
- Viennent ensuite Namur (7,36) et Verviers (6,63) où le TEC fait bonne figure (ce dont témoigne également le taux d’utilisation du bus le samedi, au dessus de 30% par rapport à l’utilisation du bus en semaine).
- Enfin, suivent les villes du Hainaut, où ce taux oscille entre 2,01 (Tournai) et 4,12 (Charleroi). Notons que si Mouscron est la lanterne rouge en termes d’utilisation du bus, elle est par contre la ville wallonne où le vélo est le plus utilisé (environ 10% de parts modales). Il serait intéressant de poursuivre les recherches sur les facteurs expliquant un taux aussi faible d’utilisation du TEC en Hainaut. Sans doute des densités relativement basses, des polarités faibles, un éparpillement de l’urbanisation le long du ruban reliant Charleroi, La Louvière et Mons contribuent-ils à cette situation. Charleroi, deuxième métropole wallonne (agglomération de 290 000 habitants) mériterait une attention particulière ; seule ville à ce jour à bénéficier d’un mode ferré (33 km d’axe de tramway) ce taux très bas d’utilisation ne peut que poser question¹, d’autant que le taux de motorisation de la population carolorégienne est quasi identique à celui des Verviétois, qui ont pourtant un taux d’utilisation des TEC 50% plus élevé. Deux facteurs qui s’additionnent peuvent aussi expliquer en partie cette forte différence d’utilisation de l’offre du TEC ; Liège accueille 7 fois plus d’étudiants du supérieur, dont un bon tiers est scolarisé dans le campus du Sart-Tilman, éloigné du centre-ville de plusieurs kilomètres, entraînant une forte utilisation par les étudiants des lignes du TEC ; les deux lignes principales desservant le campus transportent en effet plus de 18 000 voyageurs/jour de semaine scolaire.
- Ce constat se confirme au regard du ratio montées (par hab. et par mois) /offre (km/hab sur un mois), qui mesure la réponse des habitants d’une ville à l’offre de transport en commun qui leur est proposée.

	Charleroi	La Louvière	Liège	Mons	Mouscron	Namur	Tournai	Verviers
Montées/hab // km offre/hab	1,39	1,77	3,30	1,96	/	2,33	1,09	2,42
En termes relatifs (rang)	0,42 (6)	0,53 (5)	1,00 (1)	0,59 (4)	/	0,71 (3)	0,33 (7)	0,73 (2)

L’utilisation des transports en commun montre qu’à offre identique, les performances sont très contrastées. Que les Tournaisiens utilisent trois fois moins, à volume d’offre identique, les TEC que les Liégeois est logique. Mais on est surpris de voir que c’est aussi quasi le cas à Charleroi... La comparaison avec le classement Tom-Tom des villes les plus embouteillées (qui ne concerne que 4 villes wallonnes) nous rappelle que Charleroi reste, de loin, la ville où il est le plus facile de se déplacer en voiture :

	Charleroi	Liège	Mons	Namur
Réponse à l’offre TEC termes relatifs (rang)	0,42 (6)	1,00 (1)	0,59 (4)	0,71 (3)
Taux de congestion Tom-Tom 2017 (rang)	16% (4)	23% (1)	17% (3)	22% (2)

On perçoit (aussi) un parallélisme entre le taux de congestion et celui d’utilisation des transports publics.

Un diagnostic à étendre et à approfondir

Nous n’insisterons pas sur les chiffres de montées en gare SNCB, puisqu’ils témoignent quasi exclusivement d’une mobilité interurbaine. Relevons que contrairement aux chiffres recueillis par le TEC, qui livrent une image de plus en plus fine des comportements, les chiffres relatifs aux montées en gare résultent d’une campagne annuelle ponctuelle de comptage traditionnellement réalisés durant une semaine à l’automne. Alors que les comptages TEC sont devenus très précis, la connaissance sur les flux automobiles ont paradoxalement perdu en précision. Les moyens pour réaliser des enquêtes cordon, par exemple, manquent. Or, disposer à intervalle régulier de ce type d’information permettrait de faire des parallèles avec l’évolution des chiffres relatifs aux autres modes, et in fine de juger de l’efficacité des efforts en vue de réduire l’impact des circulations motorisées dans la mobilité urbaine. Il en va de même en matière d’évolution de l’utilisation du vélo, ou des flux pédestres. Nous manquons ici aussi de données standardisées sur l’évolution des comportements.

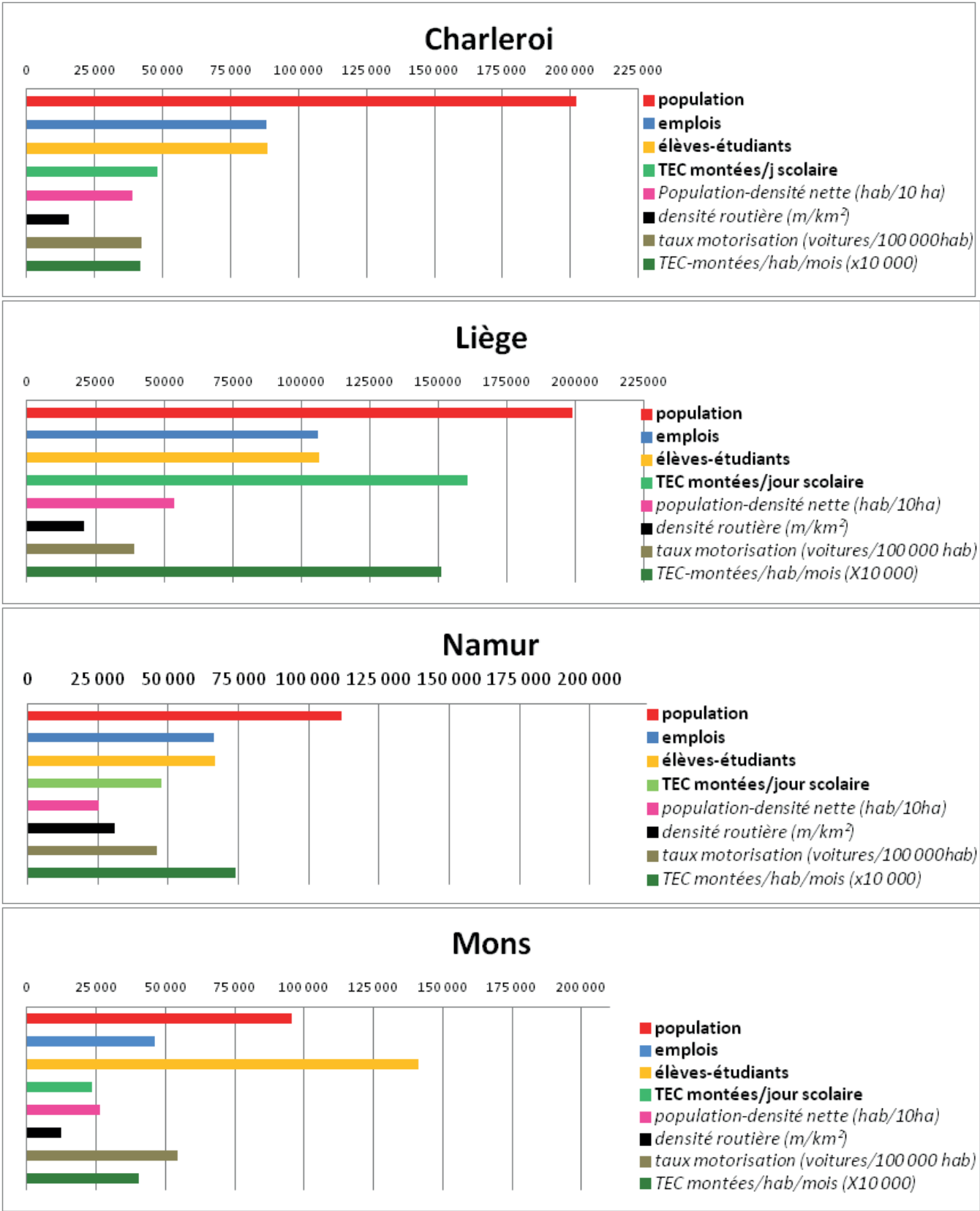
1 Il semble que les voyageurs utilisant les trams à Charleroi « oublient » plus fréquemment de valider leur titre. Le métro (tram) de Charleroi assurant 20 % des montées des prestations totales du TEC à Charleroi, cela infléchit un peu les chiffres, qui restent néanmoins anormalement bas ramenés à la taille de la ville et au volume de l’offre.

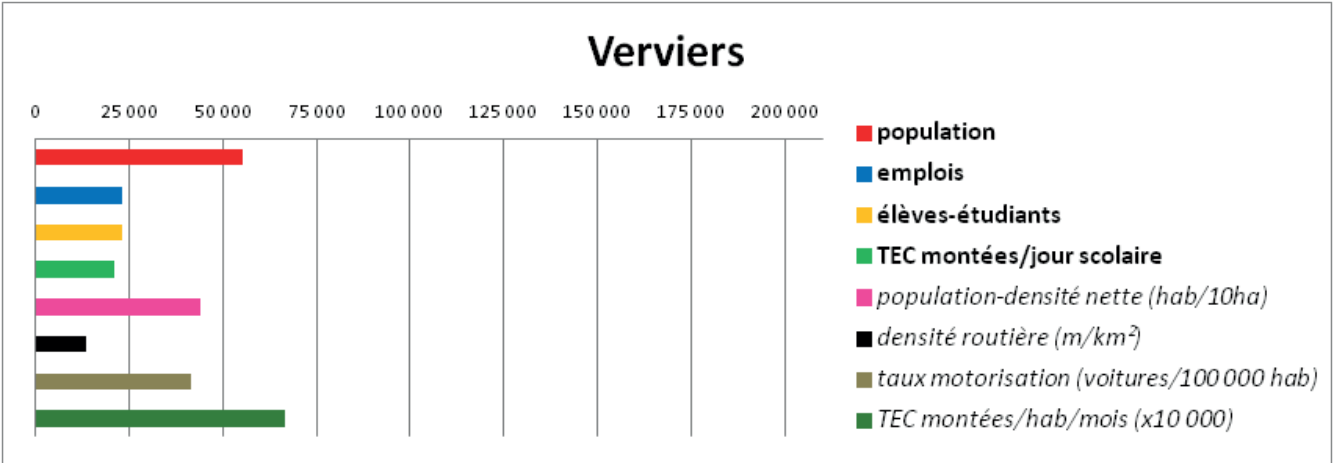
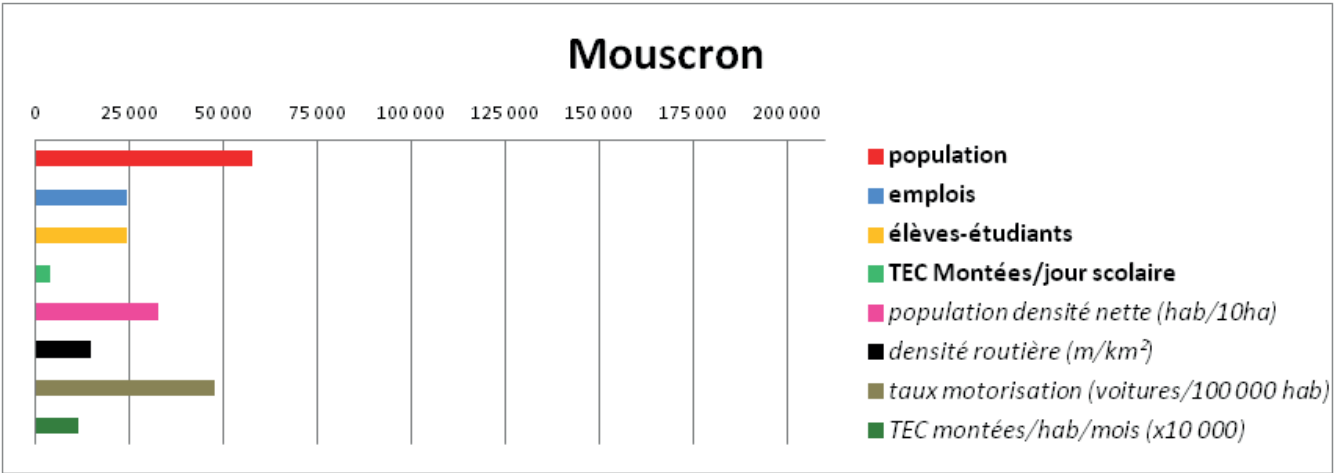
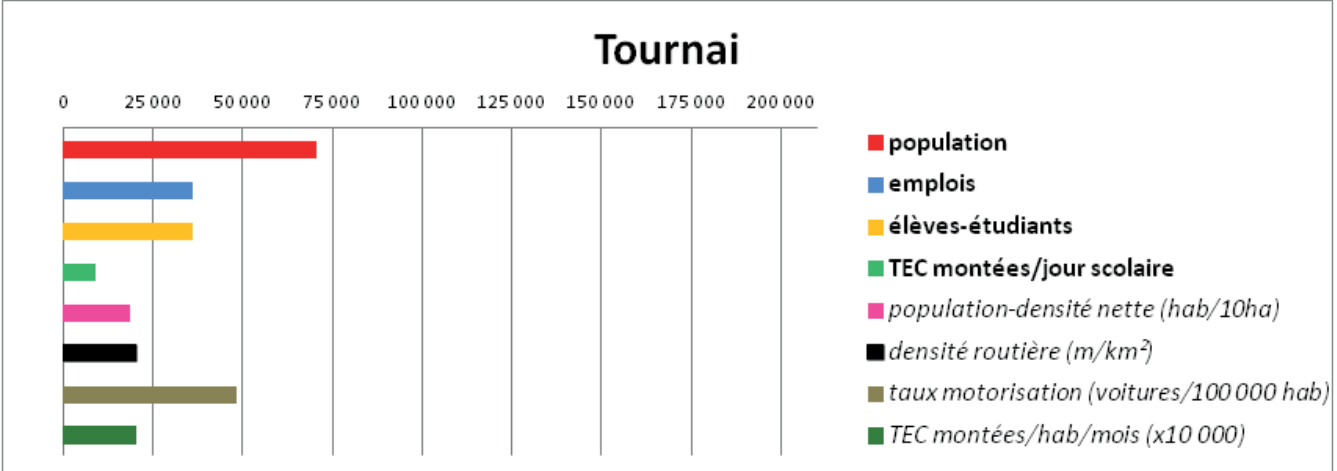
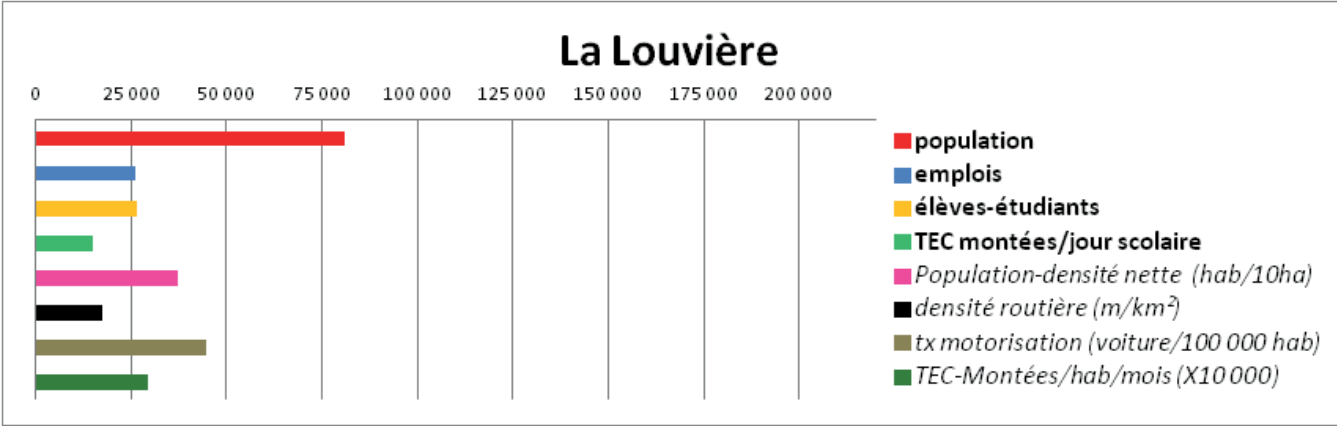
	Charleroi	La Louvière	Liège	Mons	Mouscron	Namur	Tournai	Verviers
INDICATEURS GÉNÉRAUX								
Superficie (km²)	102,07	64,16	69,39	146,99	40,07	175,69	213,75	33,07
Superficie urbanisée (km²) (1)	52,26	21,88	37,26	36,60	17,95	44,98	38,69	12,76
Habitants au 1er janvier 2017 (2)	201 753	80 740	198 622	95 259	57 789	111 376	70 088	55 481
Nombre de ménages	92 237	34 717	101 854	45 971	25 116	51 090	32 449	25 012
Densité brute (hab/km²)	1975	1260	2862	647	1441	634	328	1679
Densité nette (hab/km²) (3)	3859	3697	5331	2600	3218	2476	1812	4352
Emplois au lieu de travail (4)	88 088	26 184	106 334	45 742	23 765	66 423	35 495	22 593
Ratio nombre emplois/population	43,7%	32,4%	53,5%	48,0%	46,3%	59,6%	50,6%	40,7%
Élèves maternelle/primaire (5)	24 912	9208	22 343	11 908	7985	13 017	7833	7230
Part des élèves fondamental scolarisés dans la commune	88,1%	82,3%	86,6%	88,1%	96,6%	91,5%	90,2%	85,8%
Élèves secondaire (5)	19 399	7656	26 202	11 496	6404	19 707	11 629	7912
Part des élèves secondaire scolarisés dans la commune	80,3%	71,7%	82,3%	81,3%	86,8%	92,7%	92,6%	84,7%
Ratio secondaire/fondamental	0,78	0,83	1,17	0,96	0,80	1,51	1,48	1,09
TOTAL élèves fond. + secondaire	44 311	16 864	48 545	23 404	14 389	32 724	19 462	15 142
Étudiants sup non univ (6)	5556	642	18 667	7437	332	8333	5169	929
Étudiants supérieur univ (7)	874	/	22 130	8053	/	6828	500	/
TOTAL étudiants supérieur	6430	642	40 797	15 490	332	15 161	5669	929
Nombre de commerces (8)	2545	892	3691	1302	898	1610	963	803
Surface commerciale/1000 habitants (8)	2279	2055	2580	2407	2738	2374	2774	2336
RÉSEAU ROUTIER ET VÉHICULES INDIVIDUELS								
Autoroutes (km)	32	11	18	27	4	25	35	5
Routes régionales (km)	139	31	116	103	40	137	43	38
Routes communales (km)	621	327	633	310	213	1206	698	123
Longueur TOTALE réseau routier (km)	792	369	767	440	257	1368	778	166
Densité routière (9)	15,15	16,86	20,58	12,02	14,31	30,41	20,11	13,00
tx de motorisation (voit./100 hab) (10)	41,8	44,4	38,6	53,9	47,1	45,6	48,1	41,2
Tx de motorisation (voiture/ménage) (10')	0,91	1,03	0,75	1,12	1,08	0,99	1,04	0,92
TRANSPORT EN COMMUN								
Nombre arrêts TEC (11)	526	167	463	249	80	406	295	157
Arrêts TEC/km² urbanisé	9,37	6,84	11,50	6,27	4,51	8,56	7,66	11,87
Arrêts TEC/100 hab	2,60	2,06	2,33	2,61	1,40	3,65	4,20	2,83
Ratio arrêt TEC /hab. (*)	0,62	0,49	0,55	0,62	0,34	0,87	1,00	0,67
Voyageurs TEC montés 01/2017 (11)	830 729	234 649	2 989 419	382 510	63 460	819 909	141 580	368 292
Montées/hab./31 jours 01/2017 (11)	4,12	2,90	15,05	4,01	1,10	7,36	2,01	6,63
Moyenne montées/j. sem. scolaire (11)	47 823	14 365	160 091	23 350	3774	47 140	8795	20 569
Ratio samedi/semaine (11)	30,5%	24,9%	36,9%	23,4%	16,6%	31,7%	24,2%	37,8%
Montées/hab / / km offre/hab (11)	1,39	1,77	3,30	1,96	/	2,33	1,09	2,42
En termes relatifs (rang) (11)	0,42 (6)	0,53 (6)	1,00 (1)	0,59 (4)	/	0,71 (3)	0,33 (7)	0,73 (2)
Arrêt TEC le plus desservi	Charl.-Sud	Pl. Mansart	Guillemins	Gare	Gare	Gare	Dôme	Pl. Verte
Passages à cet arrêt/j scolaire janv 2017	1041 (**)	493	1813	640	240	1019	315	737
Montées à cet arrêt/j scolaire janv 2017	9110 (**)	2923	8749	5587	743	11 796	580	4206
Arrêt TEC le plus fréquenté	id	id	Pl. st-Lambert	id	id	id	Gare	id
Passages à cet arrêt/j scolaire janv 2017	id	id	1044	id	id	id	287	id
Montées à cet arrêt/ j. scol. janv 2017	id	id	18 311	id	id	id	2083	id
km de sites propres ou bandes bus (11)-	3,7	1,8	22,2	2,8	/	3,7	2,1	1,7
Gares/arrêts SNCB sur territoire communal	6	3	7	5	2	7	2	2
Voyageurs montés/jour de semaine (12)	14 558	4283	22 926 (13)	9739	2656	20 112	6954	4249

Sources et commentaires
(1)IWEPS, 2016
(2)Ministère de l’Intérieur, 01/04/2017
(3)Population/superficie urbanisée
(4)IWEPS, Emploi intérieur des communes belges en 2014 - moyenne annuelle
(5)IWEPS, nombre d’inscrits par entité de scolarisation, année scolaire 2014 - 2015
(6)ARES, année académique 2015 - 2016
(7)Autorités académiques, année académique 2015 – 2016
(8)DGO6, Dir. des implantations commerciales, déc. 2015
(9)Ratio entre km de routes sur la commune (km) et superficie urbanisée (km²)
(10)Nombre de voitures privées (=voitures immatriculées au nom d’un ménage [IWEPS, 08/2016] compte non tenu des voitures de société, divisé par le nombre d’habitants de la commune)
(10’) Nombre de voitures privées divisé par le nombre de ménages
(11)SRWT, janvier 2017 ; points d’arrêt situés sur le territoire communal. Chiffre deux sens confondus (De Lijn et Transpole inclus pour Mouscron)
(12)SNCB, moyenne par jour de semaine, comptages octobre 2015 / gares et points d’arrêt situés sur le territoire communal
(13)Compte non-tenu des voyageurs embarquant dans les trains Thalys et ICE.
(*) Le ratio 1,00 est celui de la ville disposant du plus grand nombre d’arrêts/hab. (Tournai).
(**) Métro et bus.

Pour faciliter les comparaisons, certains indicateurs sont exprimés sous forme graphique (les villes sont classées par ordre décroissant de population). Les données en chiffres absolus figurent en gras. Certains indicateurs, en italiques, ont dû être « grossis » pour en faciliter la lecture en un seul graphique :

- La densité de population nette est exprimée ici en habitants/ 10 hectares (en non en habitants/km²)
- La densité routière est exprimée en mètres de route/km² (et non en km/km²)
- Le taux de motorisation est exprimé en voitures/100 000 habitants
- Les montées par habitant dans les véhicules du TEC de janvier 2017 sont multipliées par 10 000.





Nous sommes bien conscients du caractère incomplet de ces comparaisons : les volumes de circulations motorisées, les déplacements à vélo ou à pied, pour ne citer qu'eux manquent encore.

On le voit ; la situation de chacune des villes wallonnes est spécifique par ses caractéristiques géographiques, sociales, historiques,... À la lecture de cette courte présentation, le lecteur aura vu que les stratégies menées et le degré de réalisation de ces stratégies sont également très variables. La seule constante est la nécessité de fédérer les projets et les pratiques de nombreux acteurs institutionnels et opérateurs pour tenter de concrétiser ces stratégies et ces projets.

Désormais, tous les acteurs sont convaincus de la nécessité de maîtriser la mobilité sous peine de se trouver prisonnier des conséquences indésirables d'une mobilité qui risquerait vite de confiner à l'immobilité. Sauvegarder la viabilité de nos villes, leur permettre de s'épanouir au service de leurs habitants et du dynamisme économique de la Wallonie demande à la fois imagination et synergies.

De nombreux spécialistes et observateurs pointent les enjeux les plus contemporains de la mobilité urbaine, qui ne se substituent pas aux objectifs actuels mais les complètent. Ainsi, certains parlent du futur de la mobilité urbain en 3 S : Smart, Sustainable, Shared.

« **Smart** » ; l'irruption voire l'omniprésence des objets connectés, l'accès en temps réel à une masse énorme d'informations accessibles par le smartphone que bon nombre d'entre nous ont en poche entraînera à court et moyen termes des mutations profondes dans les comportements de mobilité, dans l'offre, et dans la manière de concilier les deux dans une optique où tout devra être mis en place pour favoriser bien plus qu'aujourd'hui une vraie mobilité multimodale. Ce sera vrai également sur nos routes, dont le réseau principal sera de plus en plus géré en temps réel de manière à mieux orienter les flux, les vitesses,...

« **Sustainable** », durable ou soutenable, comme on voudra. Les premières zones à basses émissions ont fait leur apparition en Belgique, la question de la minimisation de l'emploi de ressources nécessaires à la mobilité progresse,... Il semble évident que, pour que nos villes aient un avenir, elles doivent redevenir

des lieux d'échanges humains et économiques vivants, agréables, attractifs, mais aussi des lieux de vie et d'habitat où le plus grand nombre aura envie de faire de vrais projets de vie. Rester accessibles, voire devenir plus accessibles tout en faisant oublier le plus possible les conséquences indésirables de cette accessibilité est aussi un vrai défi, vital pour nos villes.

« **Shared** » ; beaucoup a déjà été dit sur les multiples facettes de l'économie dite « du partage ». Lorsqu'on se rappelle que nos voitures passent 95% de leur durée de vie immobile, on perçoit à quel point imaginer leur « multi-utilisation », voire les moyens d'en mutualiser l'usage pourrait avoir un impact important : plus de services pour moins de véhicules, moins d'espaces de stationnement,... Mais on sait aussi que si on n'invente pas un encadrement de cette économie « partagée », la distribution des ressources générées sera très inégale.

Des véhicules autonomes parcourront progressivement nos routes et nos rues. Seront-ils un objet de prestige réservé à une seule personne ? Permettront-ils au contraire de remplacer 10 voitures pour un volume de service profitant au plus grand nombre, en complément du train, de services de transports collectifs urbains, des modes actifs ? Resteront-ils englués dans des embouteillages peut-être moins polluants car électriques, mais qui étoufferont tout de même la ville par l'espace ainsi gaspillé ?

Bref, le véritable enjeu est de concevoir une mobilité urbaine faite de mille et un maillons (ne relevant pas tous stricto sensu du monde de la mobilité – le télétravail ou les stratégies d'évitement des heures de pointe, par exemple, contribuent à la maîtrise de la mobilité) mis en réseau en vue de répondre le mieux possible à la demande.

Le rôle de la puissance publique va devoir muter, mais il est certain que les pouvoirs publics conserveront un rôle essentiel de garant de l'intérêt collectif, tout en orientant au mieux les mutations dans une optique de service multimodal de point à point, financièrement accessible et réduisant les incidences environnementales.

Glossaire

AwAC	Agence wallonne de l’Air et du Climat. Elle gère, au niveau de la Région, la politique de la qualité de l’air, du climat et de l’ozone stratosphérique.
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CCATM	Commission consultative communale d’aménagement du territoire et de mobilité
CeM	Conseiller en Mobilité. Les CeM suivent une formation délivrée par la Wallonie depuis une quinzaine d’années.
Schéma régional cyclable	Réseau d’itinéraires cyclables (le plus souvent en site propre) à longue distance maillant la Wallonie ; ce réseau est en construction.
Décret	En droit belge, loi adoptée par un parlement régional (le parlement fédéral adoptant des lois). La loi et le décret ont la même force juridique (la loi ne s’impose pas au décret).
FEDER	Fonds européen de développement régional
ISSeP	Institut Scientifique de Service Public. Gère entre autres le réseau de mesures de qualité de l’air en Wallonie pour le compte de l’AwAC.
PCM	Plan communal de Mobilité
PLM	Plan local de Mobilité (local, càd à une échelle plus petite qu’une commune)
PUM	Plan Urbain de Mobilité ; plan de mobilité et de développement territorial à l’échelle supracommunale d’une agglomération urbaine
PEREX	Centre wallon de gestion du trafic sur le réseau routier et autoroutier régional
Plan WaCy	Le Plan « Wallonie Cyclable » a développé à l’échelle de la Wallonie une série d’action de développement du vélo. 5 des villes présentées (Mouscron, Tournai, La Louvière, Namur et Liège) ont été retenues comme « villes pilotes », ce qui leur a donné accès à des financements à affecter à des projets déterminés, dont bion nombre de projet visant à améliorer l’infrastructure en faveur des cyclistes
PMR	Personne à mobilité réduite
P+R	Parc-relais ; parking périphérique où stationner sa voiture, d’où on poursuit son trajet vers le centre en transport public ou à vélo.
RAVeL	Réseau Autonome des Voies Lentes ; tronçons cyclo-pédestres en site propre gérés par la Région wallonne (chemins de halage, anciennes assiettes ferroviaires,...).
SSC	Schéma de Structure communal ; document d’orientation, d’évaluation, de gestion et de programmation du développement durable de l’ensemble du territoire communal (remplacé par le « Schéma de développement communal - SDC » dans le nouveau Code d’aménagement du territoire, le CoDT, en vigueur depuis le 1er juillet 2017)
SNCB	Société Nationale des Chemins de fer Belges ; Opérateur historique du réseau ferroviaire belge.
SPW	Service public de Wallonie. L’administration wallonne, dont plusieurs directions contribuent à la politique de mobilité en Wallonie.
SOFICO	La « Société de Financement Complémentaire des Infrastructures » finance, réalise, entretien et exploite 1200 km d’autoroutes et 600km de routes régionales stratégiques 2X2 bandes accueillant 52 % du trafic routier de Wallonie
TEC/SRWT	Le Groupe TEC assure le transport en commun de voyageurs par route (autobus et tramways) en Wallonie. Les TEC sont les sociétés d’exploitation, la SRWT est la structure de coordination, également en charge des investissements.
ZACC	Zone d’aménagement communal concerté ; il s’agit de zones de zones de réserve foncière dont la mise en œuvre doit respecter un « schéma d’orientation local » approuvé par la Région.

Colophon

Réalisation

SPW – DGO2 – Direction de la Planification de la Mobilité

Coordination

Didier CASTAGNE, SPW-DGO2, sur la base de la Cémathèque n°45 réalisée par Françoise BRADFER (ICEDD)

Avec la collaboration de

Donat DE GRAEVE, CeM de la Ville de Tournai

Michaël DEROUBAIX, CeM de la Ville de Mouscron

Frédéric BALAND, CeM de la Ville de La Louvière

Sébastien GRÉMAUX, CeM de la Ville de Mons

Jean-François LEBLANC, CeM de la Ville de Liège

Grégory MERCIER, CeM de la Ville de Verviers

Lionel MINEUR, CeM de la Ville de Charleroi

Catherine NOËL, CeM de la Ville de Namur

François HEINESCH, SPW-DGO2

Pauline CAXTON, SPW-DGO2

Comité de rédaction et de lecture

Brigitte ERNON, Bernadette GANY, Xavier GEORGES, Christine GUÉRIN, SPW-DGO2.

N°Dépôt légal: D/2018/11802/13

SPW Édition, Mobilité - 2018

Y.LOYAERTS-DGO2 Boulevard du Nord 8, 5000 NAMUR

mobilite@spw.wallonie.be

<http://mobilite.wallonie.be>

LES GRANDES VILLES WALLONNES :
QUELLE MOBILITÉ AUJOURD'HUI ET DEMAIN ?