



REGION WALLONNE – MET (MINISTERE WALLON DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS)

VILLE DE VERVIERS



FORUM DU 29 NOVEMBRE 2006

Actualisation du Plan de Mobilité de Verviers

Méthodologie et état d'avancement,
TRANITEC Ingénieurs-Conseils : P. Chastellain et P. Tacheron

NOVEMBRE 2006

9538.60/JD/CH/IA/at

C. PLAN DE CIRCULATION : LE CENTRE-VILLE

7

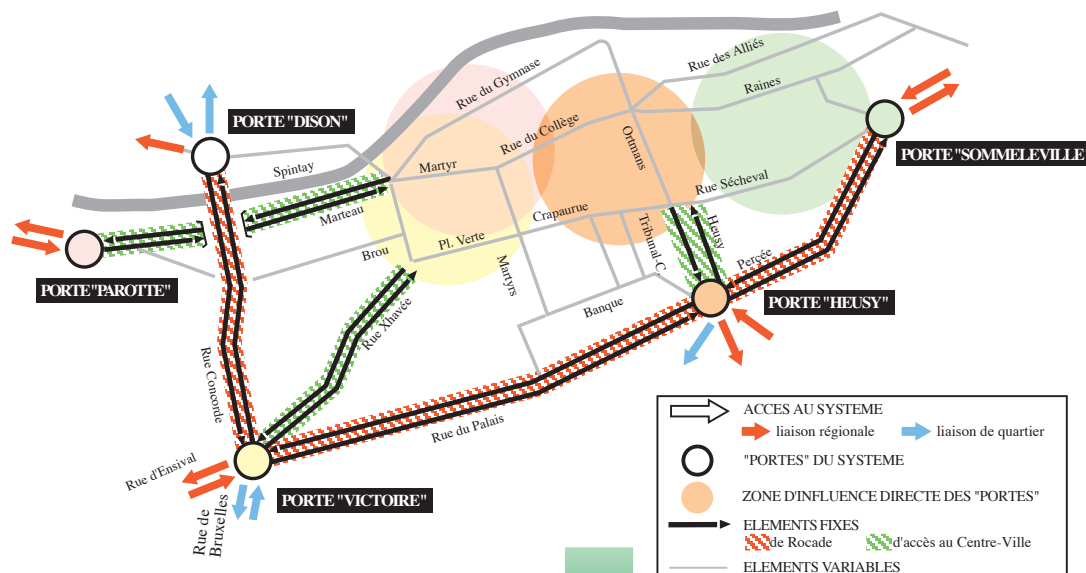


LOGIQUE D'ACCES PAR SECTEUR

PLAN DE CIRCULATION

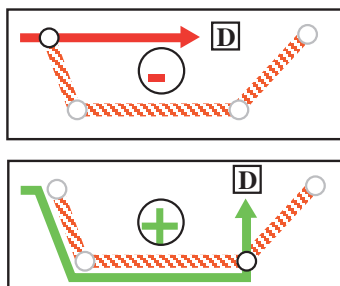
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PLAN DE CIRCULATION PROPOSE

- PIETONNISATION DE LA RUE DU PONT AUX LIONS
- MISE A SENS UNIQUE OUEST->EST DE LA RUE CRAPAU Rue
- CREATION D'UNE "COLONNE VERTEBRALE" TC SUR CRAPAU Rue-PLACE VERTE-XHAVEE
- CREATION D'UN GIRATOIRE DE "DISTRIBUTION" MARTEAU-MARTYR
- ETABLISSEMENT D'UNE VITESSE LIMITEE A 30 KM/H DANS TOUT LE CENTRE
- MISE A SENS UNIQUE NORD->SUD DE LA CHAUSSEE D'HEUSY JUSQU'A DONCKIER

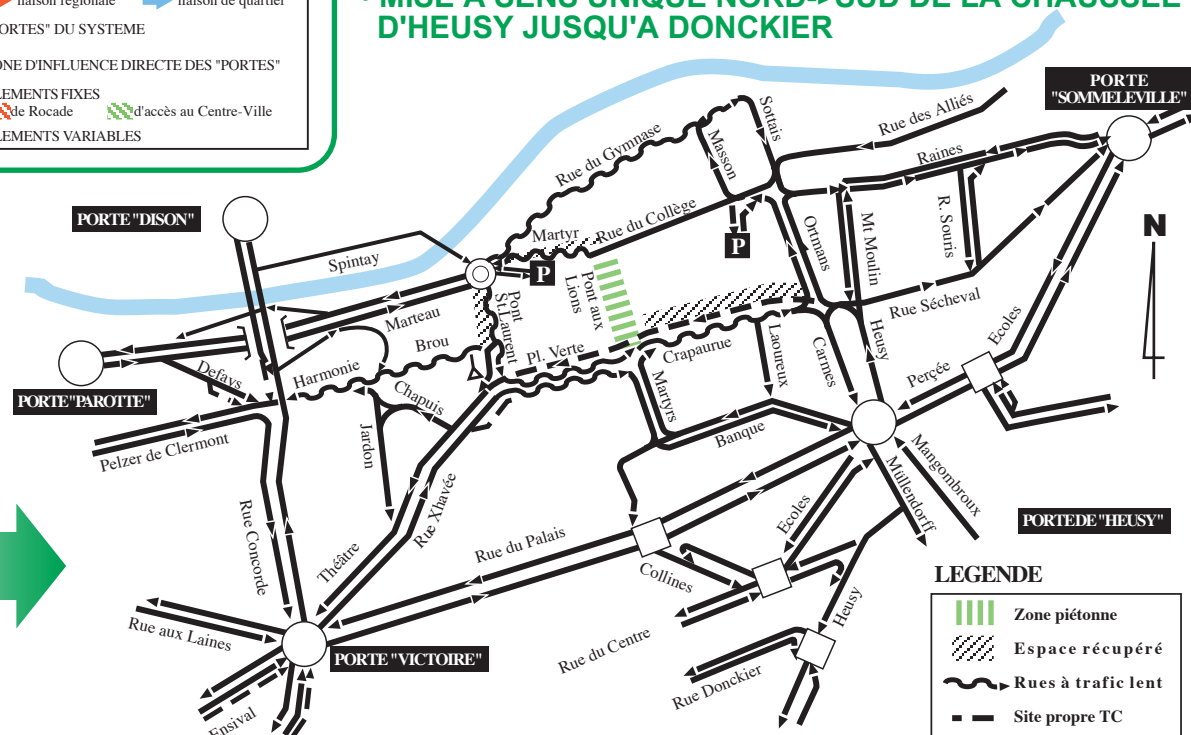


OBJECTIF VISE

- SUPPRIMER LE TRANSIT
- CALMER ET VALORISER LE CENTRE



LE PLAN DE CIRCULATION DOIT INCITER L'USAGER A UTILISER LA PORTE LA PLUS PROCHE DE SA DESTINATION **D**



LES OBJECTIFS

CLIENTS



AMELIORER L'OFFRE DU CENTRE AUX CLIENTS (Courte durée)

RESIDENTS

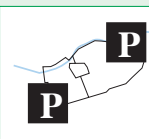


AMELIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT DIURNE AUX RESIDENTS



LIMITER LES PENDULAIRES ET LEUR OFFRIR DES ALTERNATIVES

P + BUS ET P + MARCHÉ



ASSURER UNE MEILLEURE REPARTITION DE L'OFFRE AU CENTRE-VILLE ENTRE L'EST ET L'OUEST



RECUPERER DE L'ESPACE PUBLIC A L'INTENTION DES TEC, DES PIETONS ET DES ACTIVITES DU CENTRE



SUPPRIMER LE STATIONNEMENT ILLICITE DANS L'ESPACE

POLITIQUE PROPOSEE ET EFFETS

OFFRE : 2360 PLACES (-240)

Zone d'activité commerciale, stationnement de courte-durée clients ($\leq 1h30$), payant

Hors hypercentre stationnement de longue durée (pendulaires, résidents), gratuit

Zone à macarons pour les résidents

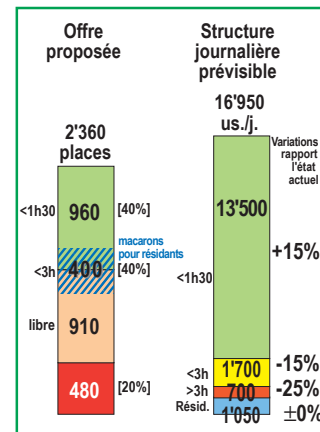
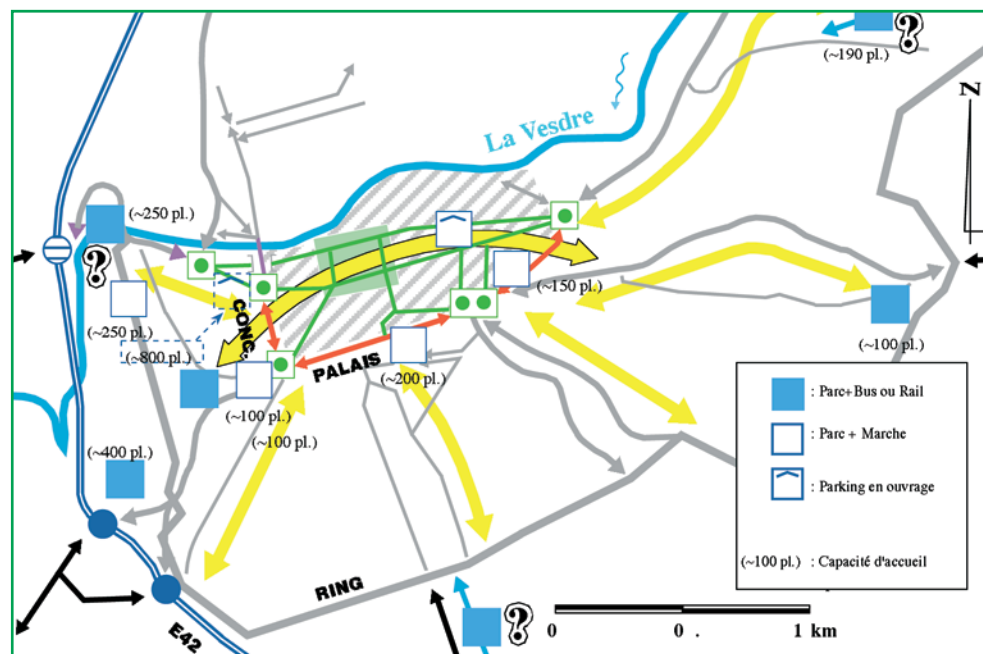
Bordure de l'hypercentre stationnement de moyenne durée ($\leq 3h$), payant

Récupération d'espace public (~ 100 places)

Suppression du stationnement illégitime dans l'espace (~ 100 véhicules hors cases)



MESURES COMPLEMENTAIRES HORS-CENTRE

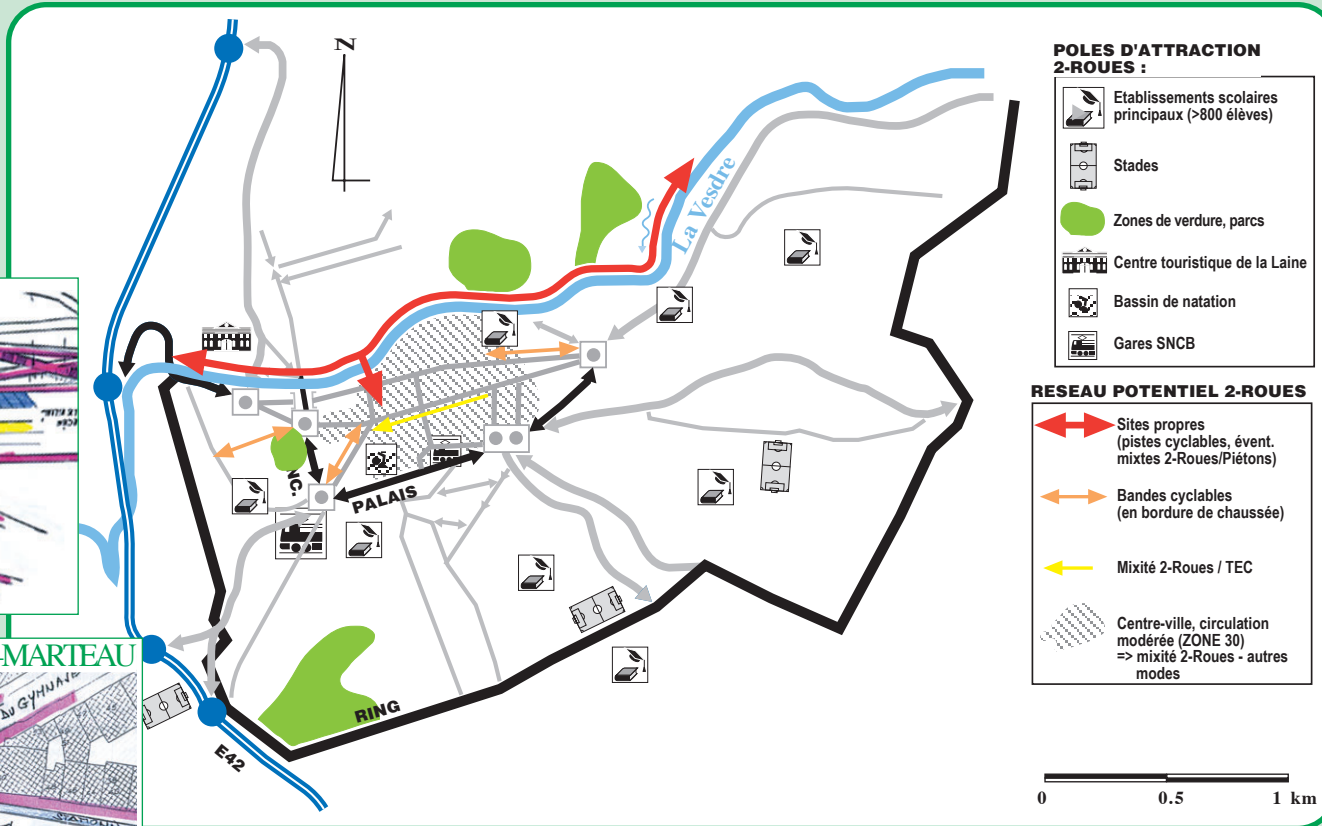
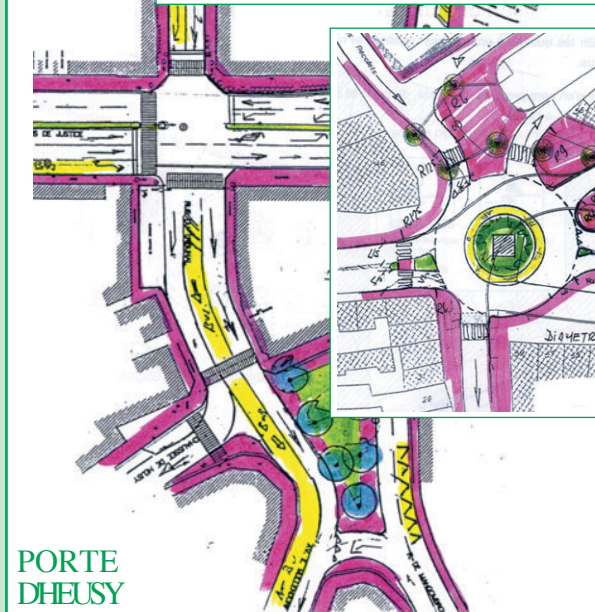
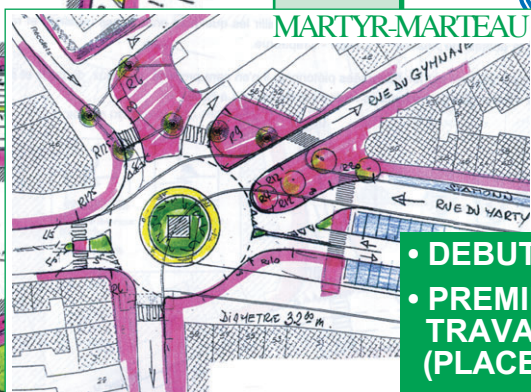
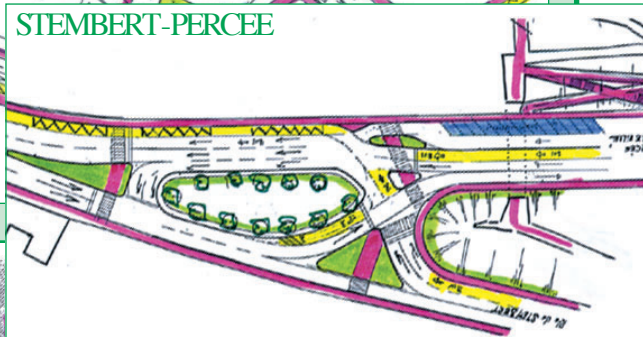
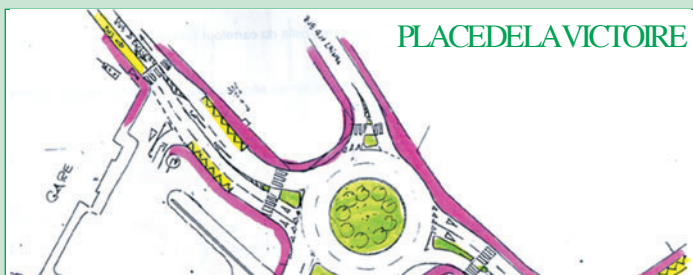


LES POINTS FORTS DU BILAN :

- +15% D'USAGERS "CLIENTS" AU CENTRE
- RECUPERATION DE 4-5000 m² POUR LES TEC, LES PIETONS ET LES ESPACES D'AGREMENT
- AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE AU STATIONNEMENT PAR REEQUILIBRAGE GEOGRAPHIQUE (ACCROISSEMENT DE L'OFFRE A L'OUEST)

AMENAGEMENTS

MESURES A DEVELOPPER EN FAVEUR DES 2-ROUES



- DEBUT DES ETUDES : AOUT 1995
- PREMIERE ADJUDICATION POUR LES TRAVAUX DE REALISATION (PLACE DE LA VICTOIRE) : NOVEMBRE 1996

MERCI A TOUS LES ACTEURS POUR LEUR COMPETENCE ET LEUR EFFICACITE !

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils

Lausanne, le 4 décembre 1996

Présentation de l'équipe

QUELQUES MOTS SUR "L'EQUIPE"

QUI ?

**50 PERSONNES****DONT**

25 INGENIEURS
SPECIFIQUEMENT
FORMES EN TECHNIQUE
DES DEPLACEMENTS

5 PERSONNES
A NAMUR

- PLANIFICATION
- AMENAGEMENT
- EXPLOITATION
- ENVIRONNEMENT
- FORMATION

PILOTE

- MAÎTRISE TECHNIQUE ET ADMINISTRATIVE
- METHODOLOGIE

S.A. PISSART
VAN DER STRICHT

20 PERSONNES**DONT**

DES DIPLÔMÉS EN
• ARCHITECTURE
• URBANISME
• GEOGRAPHIE
• ENVIRONNEMENT
• RENOVATION
URBAINE

- URBANISME
- ENVIRONNEMENT
- AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
- RESTAURATION DU PATRIMOINE

SOUS - TRAITANT

- SOUTIEN LOGISTIQUE
- CONTACTS LOCAUX
- AMENAGEMENT, ...

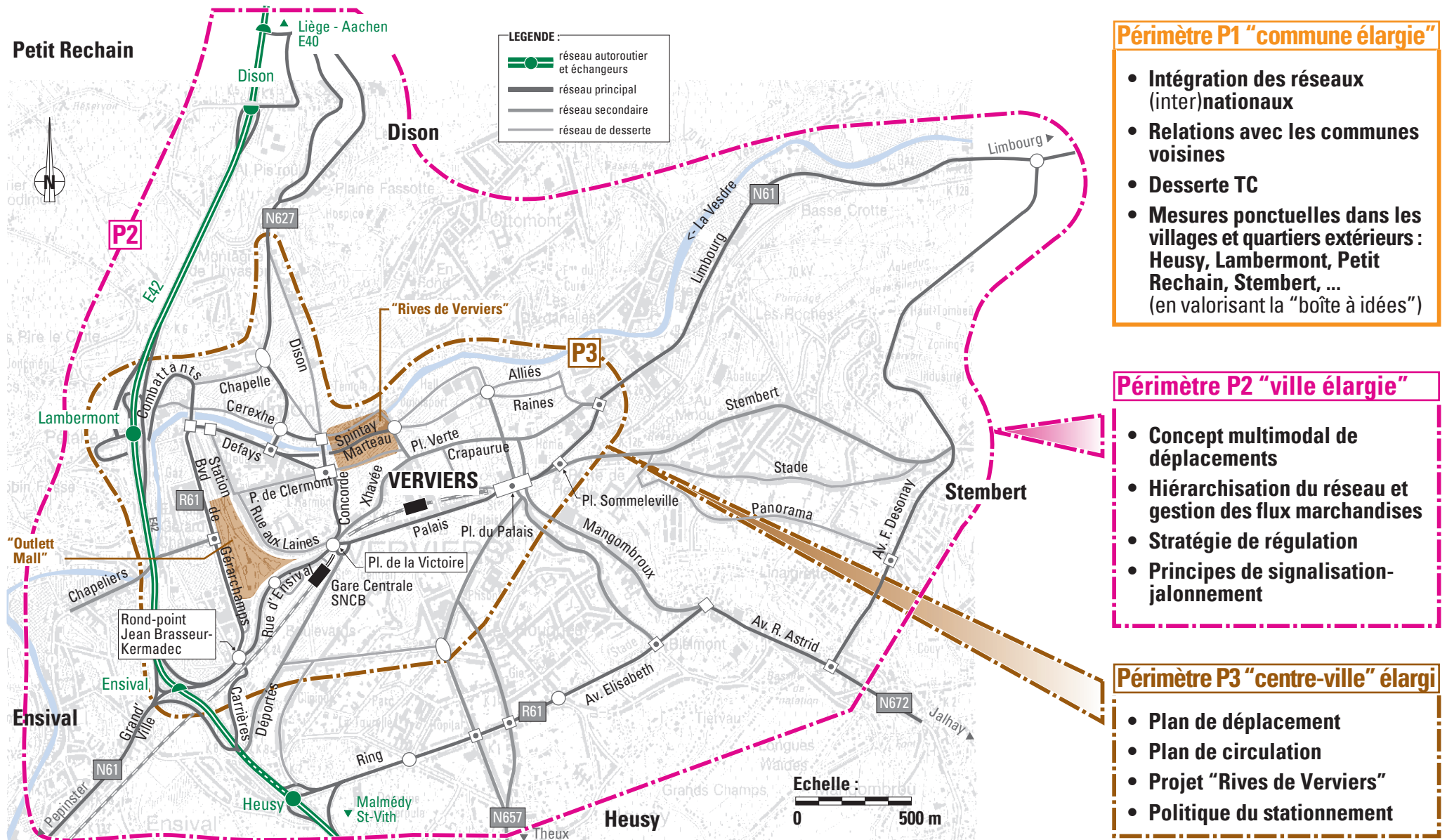
DOMAINES D'ACTIVITE ?

ROLES ?

ATOUTS !

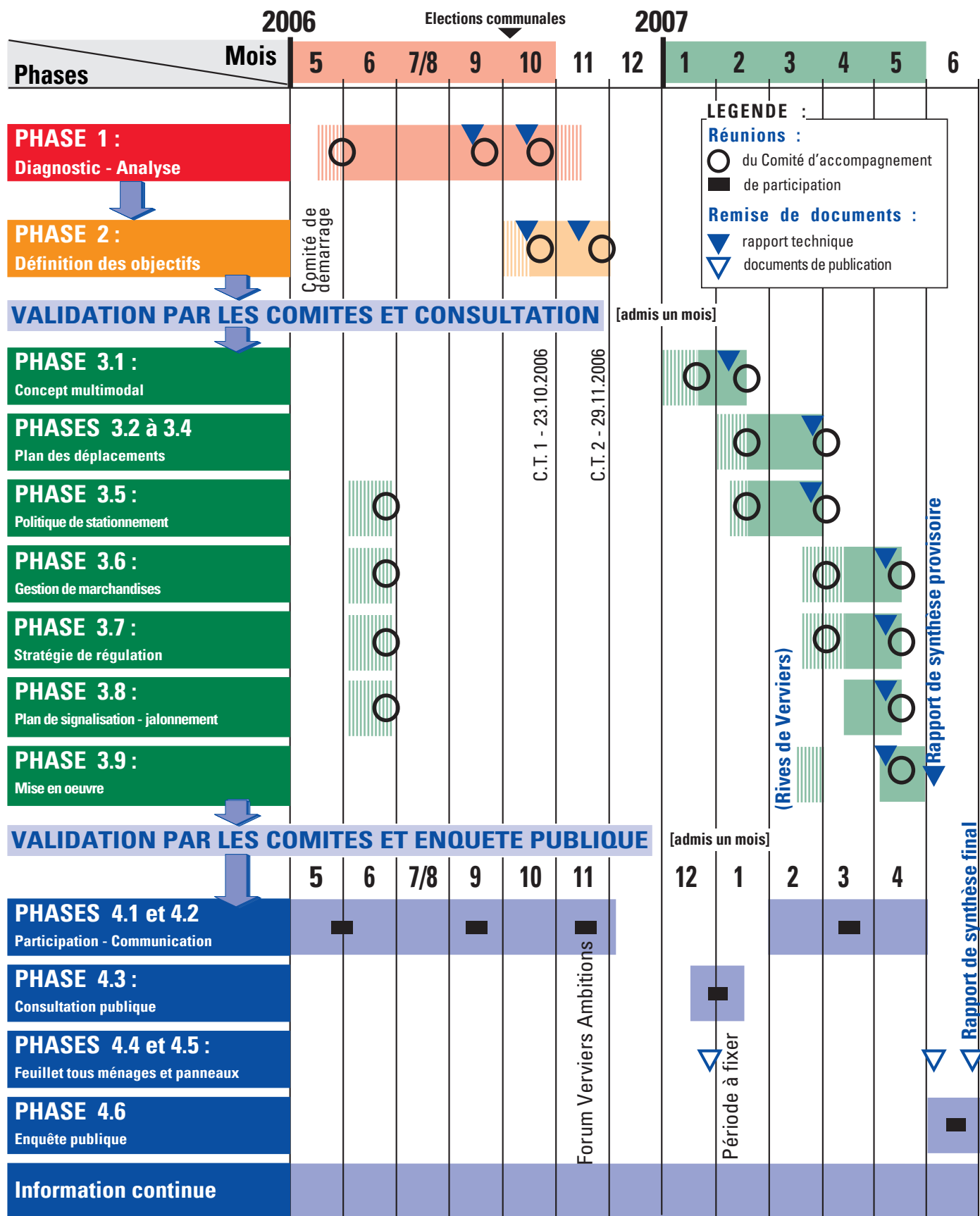
- COMPETENCES COMPLETES ET COMPLEMENTAIRES
- GRANDE EXPERIENCE
- INDEPENDANCE

Périmètres d'études proposés, adaptés selon la réunion du 17.05.06, à valider avec le comité technique



Durée du planning de l'étude : phases techniques de 7 à 8 mois

* les bureaux d'étude ne maîtrisent pas les délais nécessaires à la prise de décisions par le comité de pilotage, ni aux contraintes électorales



Charges de trafic actuelles d'un jour ouvrable moyen - TJOM - état mai 2006 et évolutions par rapport au PCM 1996

SUR L'E42 :

- Transit (Nord-Sud) :
+4 à 5'000 uv/jo
- Globalement, un accroissement de trafic de 1,5% par an
- peu d'enjeux

AUX ECHANGEURS :

Echanges (aux échangeurs) :
+3 à 4'000 uvv/jo

● LAMBERMONT :

- Valorisation de l'échangeur NETTEMENT INSUFFISANTE

● ENSIVAL :

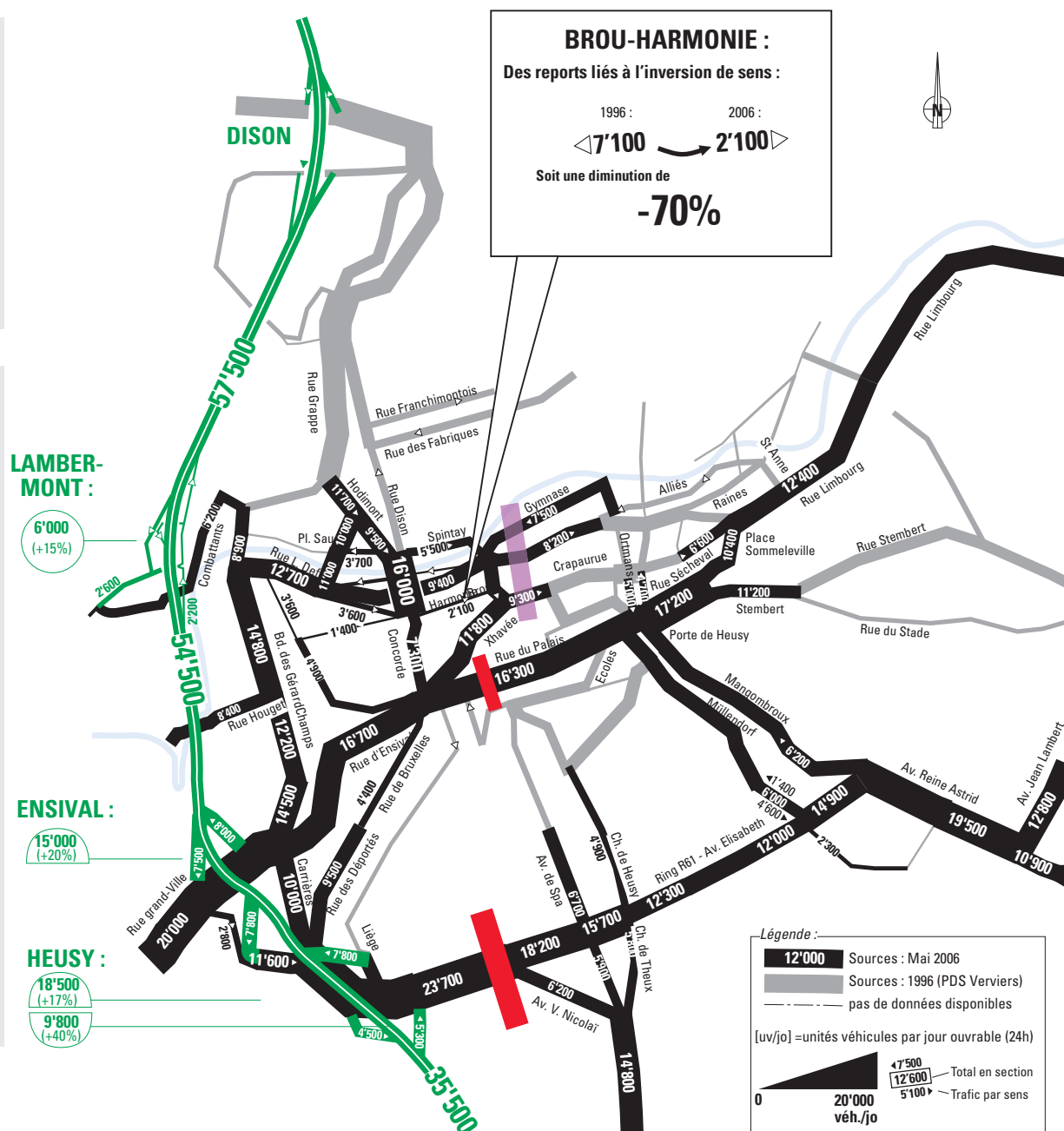
- Surcharge de l'échangeur

● HEUSY - NORD :

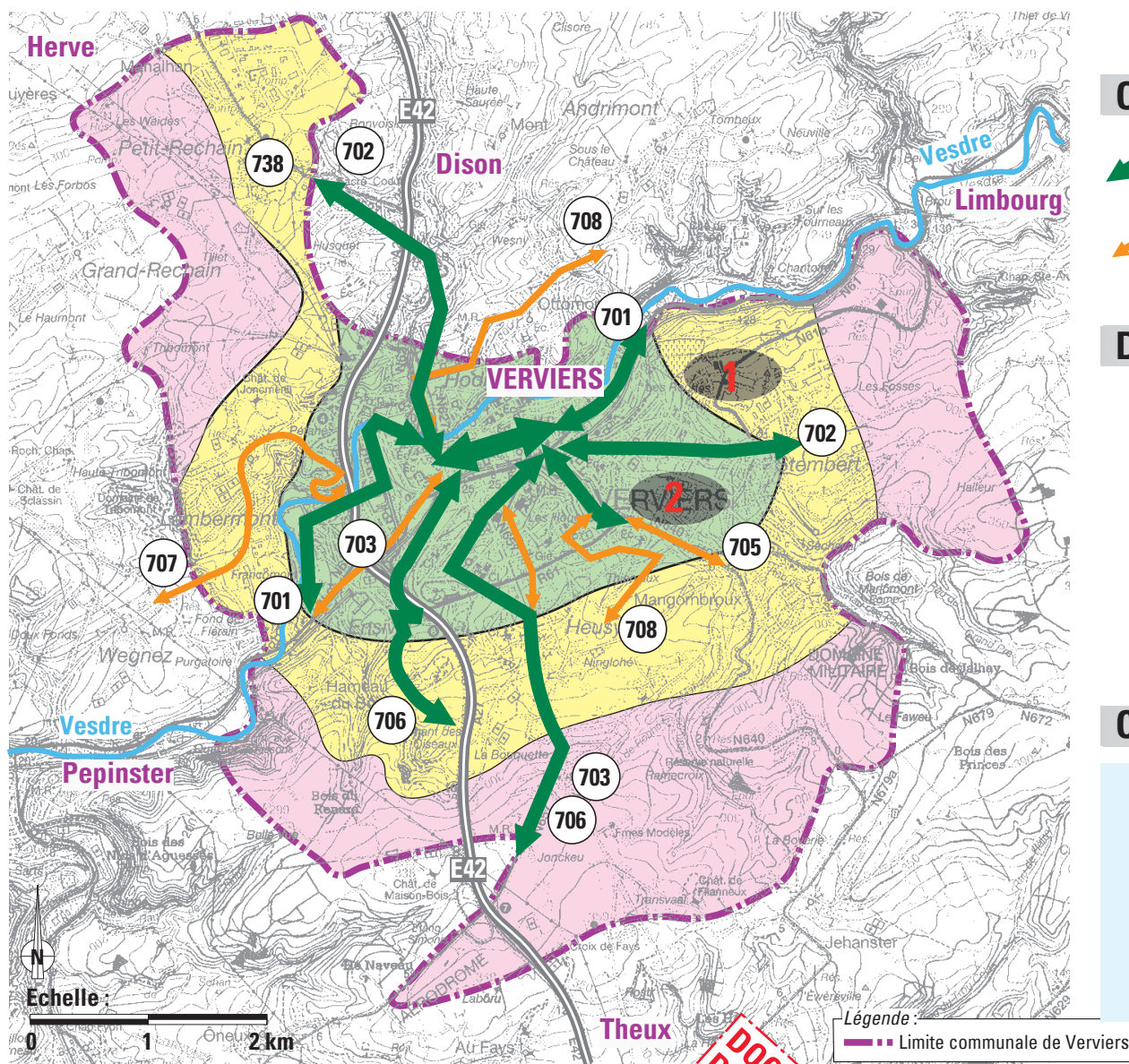
- Soulagement de l'échangeur (et du transit sur l'axe Déportés / Bruxelles)

● HEUSY - SUD :

- Valorisation de l'échangeur atteinte



Notions de couverture du réseau bus - Juin 2006



Offre :

- Offre forte :** ≥ 50 bus/jour ouvrable/double sens
(cadence ≤ 20 min en heures de pointes)
- Offre moyenne :** ≤ 45 bus/jour ouvrable/double sens
(cadence > 30 min en heures de pointes)

Demande (Densité d'habitats et d'activités)

- forte** besoins en bus urbains à cadence élevée
- moyenne** besoins ponctuels (par axes)
- faible** besoins faibles et dispersés (dans le temps et l'espace), peu compatibles avec une desserte par des lignes de bus régulières conventionnelles

Constat :

Globalement, une bonne desserte des zones denses...
 ... Toutefois, certains quartiers sont moins bien desservis :

- 1** Zoning industriel de Stembert, potentiel de demande très faible
- 2** Panorama : potentiel de demande à affiner

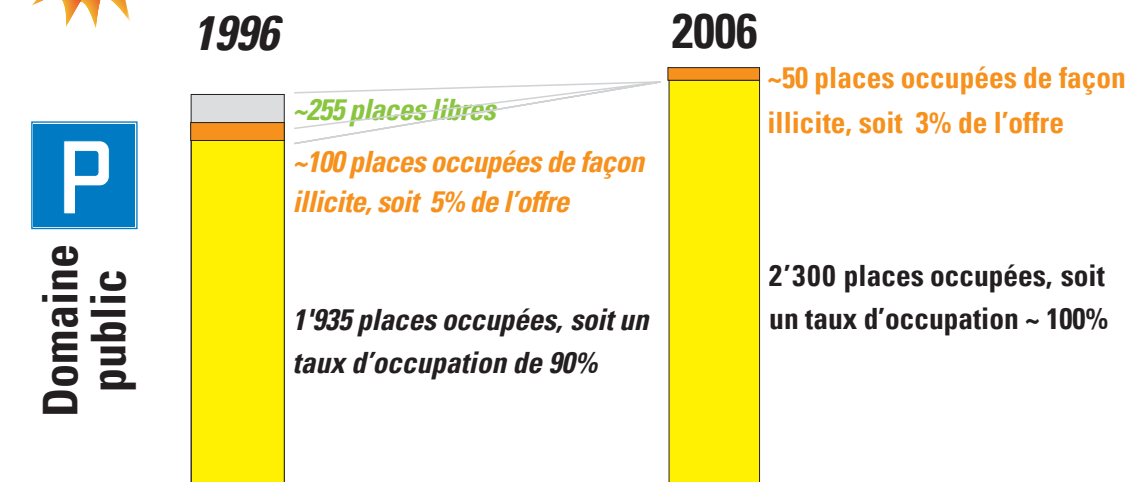
SYNTHESE DE LA DEMANDE ACTUELLE DE STATIONNEMENT - mai 2006



LA DEMANDE NOCTURNE A PEU EVOLUE PAR RAPPORT A 1996



LA DEMANDE DIURNE (à 11h00)



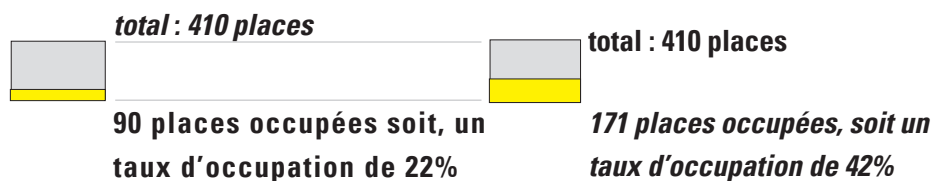
Le taux d'occupation des places en voirie est passé de 90% à 100% (places licites)

- Les places gratuites sont saturées (110%), comme en 1996
- Les places payantes présentent encore ponctuellement quelques réserves de capacité à l'Ouest, mais elles sont dans l'ensemble saturées (100% d'occupation)
- Les taux de rotation mesurés ont légèrement baissé, signe d'un manque de contrôle !

Total domaine public

2'035 véh. stat.
sur 2'190 places

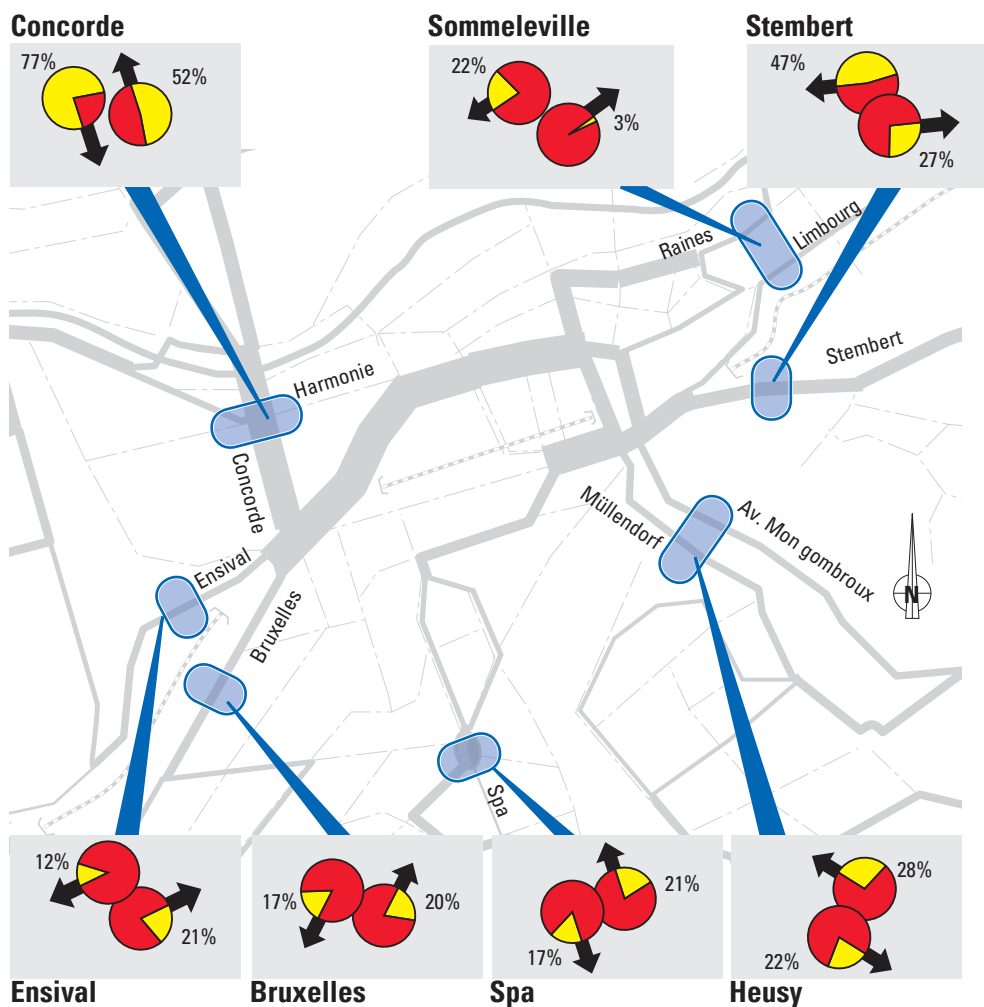
2'350 véh. stat.
sur 2'310 places



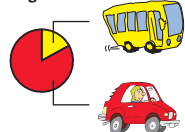
Le taux d'occupation du parking du Collège est passé de 22% à 42%

- Cette évolution va dans le sens des objectifs du PDS
- L'occupation du parking reste encore relativement faible, avec en permanence plus de 200 places libres

Part modale bus des déplacements aux entrées/sorties du centre-ville (heures de pointes d'un jour ouvrable)



Légende :



Entrée de ville : HPM (7h30-8h30)
Sortie de ville : HPS (16h15-17h15)

Sources :

- comptages aux arrêts de bus - Transitec - mai 2006
- comptages manuels des véhicules - Transitec - mai 2006
- comptages automatiques des véhicules - MET-D152 - mai 2006

* Nombre de personnes ; extrapolé depuis le nombre de véhicules (Hypothèse : 1,5 pers. / voiture)

En entrée de ville à l'HPM (7h30-8h30) :



Total bus :

2'150 personnes, soit 37%



Total voitures :

3'730 personnes, soit 63%

En sortie de ville à HPS (16h15-17h15) :



Total bus :

1'340 personnes, soit 25%



Total voitures :

4'220 personnes, soit 75%

Soit une part modale BUS de 30%
aux heures de pointes

- L'axe Concorde - Harmonie présente une part modale BUS plus grande (50 à 70%)
- Dans l'ensemble, la part modale BUS est importante même si elle a légèrement diminué depuis le PDS en 1996
- La part modale BUS est plus importante à l'HPM car les déplacements sont concentrés sur des créneaux horaires moins larges que le soir