



PICM de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne

Phase 2 : Objectifs



Novembre 2009

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	1
2. OBJECTIFS	2
2.1. Transports en commun	2
2.2. Modes doux	4
2.3. Réseau routier et circulation automobile	6
2.4. Sécurité routière	8
2.5. Intermodalité	10
2.6. Stationnement	12
2.7. Transport de marchandises	13
2.8. Evolution des comportements	14

1. INTRODUCTION

Le rapport de phase 1 (diagnostic) a permis de formuler un diagnostic relatif au fonctionnement des réseaux de transport de chaque mode et de mettre en évidence les enjeux en matière de mobilité.

Sur base du diagnostic, un ensemble d'objectifs pour le plan intercommunal de mobilité sont sélectionnés par les bureaux d'étude et les autorités communales, constituant dès lors les options de principe à poursuivre pour la suite de l'étude.

Ces objectifs définissent la situation désirée à terme. A ce titre, certains d'entre eux ont une portée à court ou moyen terme. D'autres, plus stratégiques, poursuivent une vision à long terme.

Les objectifs du plan s'inscrivent dans le cadre des objectifs généraux visant à améliorer l'accessibilité des lieux de vie et d'activités et la mobilité des personnes, à augmenter la part des modes de transport durables (modes doux et transport en commun), et à assurer la sécurité routière et la qualité du cadre de vie.

2. OBJECTIFS

Les objectifs sont définis sur base du diagnostic. Ils représentent les options à prendre dans la suite de l'étude.

On notera que les objectifs sont souvent liés entre eux.

2.1. Transports en commun

Suivant l'objectif général qui vise à s'orienter vers une mobilité durable et de donc de favoriser l'utilisation des bus, il est essentiel d'améliorer la desserte et l'efficacité du réseau et du service des bus TEC.

Améliorer la desserte (offre et fréquence) autobus intra- et inter-communale

Constats - Enjeux

Le diagnostic a mis en évidence la bonne qualité de la desserte autobus en direction de Liège et de Verviers, depuis le centre de Beyne-Heusay, le centre de Fléron et Micheroux. La vision d'avenir définie dans le PUM est un atout afin de renforcer la liaison depuis la zone d'étude vers Liège en aménageant une ligne de tram à haute fréquence vers Liège.

En revanche, la desserte interne à la zone d'étude, est moins bien développée. En effet, certains quartiers ne disposent pas de liaison directe vers le centre administratif de la commune, c'est le cas notamment des habitants d'Ayeneux qui doivent changer de ligne de bus afin de rejoindre le centre administratif de Soumagne à Micheroux.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM analysera les possibilités afin d'améliorer la desserte de la zone d'étude. Il proposera une réorganisation du réseau TEC (redistribution de l'itinéraire de certaines lignes) dans le bus d'améliorer la desserte de certaines zones moins bien desservies actuellement. La proposition prendra en compte le développement possible d'une ligne de tram sur la N3 / L38. Le concept présenté tentera également d'améliorer les connexions entre les communes et les gares proches (Trooz, Bressoux, Chênée).

Le plan de mobilité analysera également la faisabilité de la mise en service d'une navette bus communal à Beyne-Heusay pour relier les deux versants de la vallée (Bellaire et Beyne).

Acteurs : Communes, SPW, TEC

Améliorer l'efficacité du réseau autobus (vitesse commerciale et régularité)Constats - Enjeux

La circulation des bus est perturbée par la congestion routière. Leur vitesse commerciale en est donc pénalisée.

Le diagnostic a identifié les principaux points noirs, à savoir l'avenue des Martyrs et les ronds-points aux entrées de cette rue.

Améliorer la vitesse commerciale des bus et leur ponctualité renforcerait leur attraction. Ce qui est un objectif primordial pour encourager une mobilité durable.

Objectif – piste de réflexion

Le plan de mobilité proposera des mesures telles que la priorité de passage des bus aux feux ou/ et des couloirs pour bus, dans le bus d'améliorer la vitesse commerciale et la régulation des bus aux lieux problématiques (principaux points noirs rencontrés par le TEC) : Avenue des Martyrs et rond-point de la Clef.

Acteurs : Communes, SPW, TEC

2.2. Modes doux

La marche à pied est le mode de transport de base, efficace pour les déplacements de courtes distances et complémentaire aux autres modes de déplacement. En effet, toute personne qui se déplace débute et termine son voyage à pied. C'est pourquoi une attention doit être accordée aux cheminements piétons.

Le vélo quant à lui est un mode de transport efficace et durable pour les déplacements de moyennes distances. Sa pratique ne correspond cependant pas à son potentiel dans la zone d'étude. L'utilisation de ce mode doit être promue par le renforcement des infrastructures et aménagements de qualité en faveur de ce mode.

Mettre en œuvre un réseau cyclable intercommunal relié aux infrastructures existantes

Constats - Enjeux

La présence du RAVeL à travers les communes est un atout majeur pour les déplacements en vélo dans la zone d'étude. Néanmoins, il n'existe que trop peu de liaisons efficaces entre cet élément structurant et les différents pôles et quartiers d'habitat. Le diagnostic a pourtant montré qu'une grande partie de la zone d'étude se positionne sur un plateau, ce qui est favorable au développement de la pratique du vélo.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM étudiera et proposera un réseau cohérent et continu d'itinéraires cyclables. Celui-ci prenant en compte des itinéraires et aménagements cyclables existants et déjà planifiés (liaisons entre le centre de Beyne-Heusay et le RAVeL ; liaisons entre Romsée, Magnée, Retinne Fléron et le RAVeL ; liaison « pré-RAVeL » entre le RAVeL L38 et Queue-du-Bois par une ancienne assiette ferrée) et le relief.

Ce réseau intercommunal permettrait de relier entre elles les différentes fonctions de chaque commune (identifiées dans le diagnostic) telles que les quartiers d'habitat, les commerces, les établissements scolaires, les pôles de loisirs et administratifs et de proposer des itinéraires de liaisons entre les différentes communes.

Il convient également de compléter ce réseau avec l'aménagement d'emplacements de stationnement pour les vélos au niveau des pôles principaux de la zone d'étude.

Acteurs : Communes, GRACQ.

Développer des cheminements piétons accessibles aux personnes à mobilité réduite

Constats - Enjeux

Le diagnostic a relevé que les centres de Beyne, Fléron et Micheroux sont caractérisés par une population dense et un faible taux de motorisation. De plus, ces centres accueillent de nombreux pôles générateurs de déplacements. Les déplacements de proximité (commerces, administrations communales...) y sont nombreux. Il faut donc assurer des déplacements de qualité pour les piétons dans ces centres.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM portera une attention aux cheminements piétons continu répondant la fonction d'utilité et la fonction récréative (en liaison avec le RAVeL, élément structurant des déplacements pour les modes doux).

Les cheminements pour les piétons doivent assurer des liaisons en toute sécurité entre les quartiers d'habitat et les pôles des communes tels que les commerces, les équipements.

Tous les nouveaux aménagements programmés par les communes devraient prendre en compte ces aspects de sécurité et de qualité de déplacements pour les piétons. Les propositions d'aménagement de l'espace public présentées dans le cadre de la phase 3 du PICM prendront en compte cet aspect de sécurité.

Acteur : Communes

Augmenter l'espace public dévolu aux cyclistes et piétons

Constats - Enjeux

Pour répondre à l'objectif général qui vise à développer la pratique des modes doux pour les déplacements internes à la zone d'étude, il est essentiel de renforcer la convivialité et la sécurité de l'espace public voué aux cyclistes et aux piétons.

Objectif – piste de réflexion

Dans le cadre du PICM, la mise en œuvre de la hiérarchisation des voiries fournit l'opportunité d'augmenter l'espace dévolu aux modes doux dans les secteurs à protéger du trafic de transit indésirable.

Le réaménagement de l'espace public suite à la mise en œuvre de nouveaux projets devrait nécessairement prendre en compte l'espace dévolu aux piétons et cyclistes. Les propositions d'aménagement qui seront réalisées dans la phase ultérieure du PICM prendront en compte cet aspect de convivialité.

Acteur : Communes

2.3. Réseau routier et circulation automobile

Définir et mettre en œuvre la hiérarchisation des voiries

Constats - Enjeux

Le diagnostic a relevé les difficultés rencontrées au sein de la zone d'étude pour organiser les flux de circulation, concentrés ces flux sur certaines voiries et éviter la dispersion de ceux-ci dans d'autres voiries.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM veillera à définir une **hiérarchisation du réseau routier cohérente et lisible**, en classant les voiries dans différentes catégories de la hiérarchisation, chacune présente une fonction spécifique. Ce plan définira le réseau routier structurant, qui accueillera le trafic de transit, ainsi que les itinéraires privilégiés pour relier les différentes localités des communes.

C'est sur base de cette hiérarchisation des voiries que des mesures pourront être mises en œuvre, telles que le renforcement des zones 30 afin d'assurer la sécurité routière dans certains quartiers et l'aménagement de voiries. Il est en effet essentiel que l'aménagement de la voirie illustre et réponde au rôle de la voirie (réseau routier structurant, les voies de liaison et le réseau local) pour assurer la lisibilité de la hiérarchisation définie.

Acteurs : Communes, Police Locale, SPW

Lutter contre le trafic de transit et les nuisances dans les quartiers résidentiels.

Constats - Enjeux

Le diagnostic a identifié les itinéraires d'évitement, c'est-à-dire les voiries empruntées par les automobilistes qui souhaitent éviter la N3 congestionnée. Le problème est que ces voiries ne disposent pas du rôle ou/ et des caractéristiques pour accueillir ce type de trafic.

Objectif – piste de réflexion

La mise en œuvre du plan de hiérarchisation aidera à lutter contre ce trafic de transit non désiré dans les voiries locales. En effet, des mesures pour dissuader le trafic (zones 30, dispositifs de ralentissement...) pourraient être mises en place, en accord avec le plan de hiérarchisation.

Le PICM proposera une révision du plan de circulation (boucle, sens interdit...) au niveau local pour éviter le passage du trafic de transit par ce type de voiries.

Acteurs : Communes, Police Locale, SPW

Améliorer le fonctionnement de l'axe de la RN 3 sur l'avenue des Martyrs et la rue de la ClefConstats - Enjeux

La RN 3 est un axe structurant majeur dans le réseau routier des 3 communes. Il rencontre malheureusement des problèmes de congestion qui ont des répercussions (itinéraires de fuite, nuisances pour les piétons et cyclistes, manque de convivialité dans l'espace public), principalement au niveau de l'Av. des Martyrs et le rond-point de la Clef dans le centre de Fléron. Cela s'explique par le fait que de nombreux équipements attirent un trafic important sur ce tronçon et que celui-ci est un goulot où se rejoignent les trafics provenant de trois nationales.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM se penchera sur cette problématique. Il proposera des mesures afin de réduire les problèmes de congestion qui y sont observés en vue d'y améliorer la qualité de vie et les conditions de circulation des piétons, cyclistes et bus.

2.4. Sécurité routière

Proposer des aménagements pour les points dangereux

Constats - Enjeux

Le diagnostic a recensé les points noirs de circulation sur le territoire des trois communes. La majorité de ceux-ci s'expliquent par un manque de visibilité.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM formulera des propositions conceptuelles d'aménagement pour améliorer la sécurité routière et diminuer, par tous les moyens possibles, les vitesses pratiquées sur les axes où elles nuisent à la sécurité de tous les usagers, et en particulier aux endroits suivants:

- RN 3 ;
- RN 621 (descente vers Vaux) ;
- RN 604 entre Barchon et Micheroux ;
- Carrefour Profruit ;
- Carrefour du vélodrome

Assurer la sécurité des modes doux

Constats – Enjeux

Les piétons et les cyclistes sont vulnérables. Leur sécurité doit donc être assurée.

La zone d'étude accueille de nombreux établissements scolaires. Ceux-ci imposent des flux importants d'enfants aux abords des établissements. Il est donc essentiel de porter une attention sur la qualité et la sécurité des cheminements piétons à proximité immédiate des établissements scolaires.

Le diagnostic a révélé que les zones 30 écoles ne sont pas forcément respectés par les automobilistes. D'autres dispositifs de ralentissements de vitesse ou de sécurité doivent donc être mis en place.

De plus, les conditions de circulation pour les cyclistes ne sont pas assez sécurisantes. C'est le cas notamment des traversées du RAVeL au niveau des voiries qui présentent une circulation automobile important.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM prendra en compte la sécurité des aménagements et des itinéraires empruntés par les cyclistes.

Il prendra en compte les aspects sécurité routière et qualité de l'espace public pour les modes doux dans les propositions d'aménagements émises dans le cadre du PICM.

De plus, le PICM encouragera les établissements scolaires à se lancer dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements Scolaire dans le but de renforcer la sécurité aux abords des écoles (des dispositifs spécifiques doivent être aménagés pour renforcer la sécurité) et de favoriser la pratique du vélo/ de la marche à pied et l'utilisation des bus pour se rendre à l'école.

Acteurs : Communes, Police Locale, SPW

2.5. Intermodalité

L'aspect intermodal dans les trois communes est peu développé. Cette zone d'étude présente pourtant du potentiel dans ce domaine. La proximité du RAVeL et des lignes de bus est déjà un atout majeur. Il est essentiel de mettre en valeur et de développer l'intermodalité. D'autant plus que cette démarche améliorerait l'attractivité des transports en commun.

Améliorer l'intermodalité entre les voitures et les bus

Constats - Enjeux

Le diagnostic a soulevé que de nombreux habitants se rendaient en voiture jusqu'au centre de Fléron dans le but de rejoindre une ligne de bus. Or, actuellement, il n'existe pas d'infrastructures pour répondre à cette demande.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM formulera une proposition d'aménagement d'un parking relais (dans la mesure du possible en dehors du centre pour ne pas accentuer les problèmes de congestion), en lien avec un nœud du réseau TEC afin de renforcer l'intermodalité voitures-bus. Cette proposition prendra en compte la vision du PUM.

Améliorer l'intermodalité entre les bus et les modes doux

Constats - Enjeux

La zone d'étude présente l'avantage de disposer du RAVeL, à proximité immédiate du réseau de TEC, à plusieurs reprises. Cet atout doit être valorisé et renforcé.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM identifiera les points intermodaux vélo-bus pertinents à développer. Il proposera des mesures dans le but de promouvoir le déplacement complémentaire vélo – bus. Pour cela, il est essentiel d'aménager des parkings vélos aux principaux arrêts TEC dans chaque commune.

Il est primordial que les cyclistes puissent rejoindre les arrêts de transport en commun en sécurité. Le PICM intégrera cette dimension dans la réflexion relative à la conception d'un réseau cyclable.

Acteurs : Communes, SPW, TEC

Améliorer l'intermodalité entre les transports en communConstats - Enjeux

La zone d'étude n'est pas desservie directement par une gare ferroviaire. Il est donc important de renforcer l'accessibilité des gares voisines depuis la zone d'étude.

Objectif – piste de réflexion

Dans sa réflexion sur la réorganisation du réseau TEC, Le PICM tiendra compte de la nécessité d'assurer des liaisons efficaces en bus vers les gares voisines. De plus, la connexion entre les différentes lignes de bus (lignes internes et lignes de liaisons vers l'extérieur) sera analysée et prise en compte. Ces différents aspects renforceront l'intermodalité bus-bus / bus – train de la zone d'étude.

Acteurs : Communes, SPW, TEC

2.6. Stationnement

Faire évoluer la mise en place du plan de stationnement dans les secteurs problématiques

Constats - Enjeux

Les problèmes de stationnement sont localisés dans les centres de Beyne-Heusay, Micheroux, Soumagne bas et Fléron. La saturation est élevée dans ces zones. La capacité y est suffisante mais le problème vient principalement d'une faible rotation du stationnement.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM proposera un plan de stationnement qui aura comme objectif de concilier les impératifs de rotation du stationnement dans les noyaux commerciaux et de priorité accordée au stationnement résidentiel.

En parallèle à l'application d'un régime de stationnement pour assurer une rotation des véhicules stationnés aux centres, le plan proposera des mesures complémentaires proposeront des conditions de stationnement à longue durée à l'extérieur des centres.

Dans les zones problématiques, il convient d'étudier le régime appliqué et de proposer d'éventuelles modifications dans le but d'améliorer la politique de stationnement.

La réorganisation du stationnement dans les zones sensibles fournit également la possibilité de réorganiser l'espace public (ex : installer des emplacements de stationnement pour les vélos).

Acteurs : Communes

Faire respecter la politique de stationnement

Constats - Enjeux

Deux types d'infraction sont constatés en termes de stationnement : le stationnement à un emplacement non autorisé et le temps de stationnement excédant la période autorisée. Ces deux types d'infractions doivent être pénalisés afin de faire respecter la politique de stationnement.

Objectif – piste de réflexion

Des mesures de contrôle doivent être mises en place afin d'assurer le respect du règlement de stationnement. Des aménagements physiques peuvent également lutter contre le non respect des automobilistes.

Acteurs : Communes, Police locale

2.7. Transport de marchandises

Protéger les quartiers résidentiels par la création d'itinéraires poids lourds

Constats - Enjeux

L'activité économique dans les 3 communes engendre des déplacements routiers de marchandises. Ce trafic est appelé à croître dans le futur. Actuellement, ce trafic emprunte parfois des routes inadaptées ou n'ayant pas la fonction d'accueillir ce type de trafic, ce qui provoque des nuisances et une insécurité.

Objectif – piste de réflexion

Le PICM proposera un plan de signalisation pour les poids lourds. Celui-ci a comme but de diriger les camions vers le réseau à grand gabarit, le plus rapidement et par des itinéraires privilégiés. Ce plan devrait protéger les quartiers résidentiels des nuisances dues à la circulation des camions sans nuire à l'attractivité des zones d'activités économiques des communes.

Acteurs : Communes, SPW, SPI+

Améliorer l'efficacité des opérations de livraison des commerces

Constats - Enjeux

Le diagnostic a permis de constater des opérations de livraison en double file. Ces situations provoquent des nuisances pour la circulation générale. Dès lors, l'amélioration des opérations de livraisons dans les noyaux commerciaux fait partie des objectifs du PICM.

Objectif – piste de réflexion

La réflexion doit être poursuivie pour examiner les pistes d'améliorations de la situation, dans les domaines tels que la conception et la localisation des aires de déchargement, les règlements/modalités d'utilisation relatives aux aires de déchargement.

Acteurs : Communes, Police locale

2.8. Evolution des comportements

Le PICM est l'opportunité de réaliser une politique de sensibilisation afin de conscientiser les citoyens sur la nécessité d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme, dans une optique de mobilité durable. La pratique du vélo et l'utilisation des transports publics doivent être promus. Cela passe par des mesures de communication et d'éducation

Inciter les écoles à s'investir dans le plan Octopus et à réaliser leurs plans de déplacements scolaires (PDS)

Le PICM est l'opportunité d'encourager les écoles à s'investir dans l'élaboration d'un Plan de déplacement scolaire. Ce dernier est l'occasion d'entamer un processus de réflexion au sein des écoles, en collaboration avec les parents et les autorités communales pour définir les possibilités d'actions pour favoriser les alternatives à la voiture telles que la création de rangs piétons/vélos, des actions de sensibilisation à la pratique du vélo, l'encouragement à la pratique du covoiturage et pour développer des mesures afin d'améliorer la sécurité aux abords des établissements scolaires.

Acteurs : Communes, établissements scolaires

Prévoir la réalisation de plans de déplacements d'entreprise (PDE)

Le PICM est l'opportunité d'encourager les entreprises à s'investir dans l'élaboration d'un plan de déplacement d'entreprise. Cette politique est l'occasion d'entamer un processus de réflexion au sein des entreprises de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne pour favoriser les alternatives à la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail, par des mesures telles que la promotion du covoiturage entre les employés, une politique d'indemnisation des transports en commun et du vélo ;

Dans ce contexte, les administrations communales montreront l'exemple et réaliseront leurs propres PDE.

Acteurs : Communes, entreprises