

Phase 2 : Définition des objectifs du PCM

Partie V : Définition des objectifs

1. Introduction

Dans le cadre de la définition des objectifs, il est préalablement nécessaire de rappeler rapidement divers éléments mis en exergue dans le cadre du diagnostic et qui s'érigent comme des contraintes tant en matière d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain qu'en matière de déplacements.

Ces contraintes s'articulent autour d'éléments existants liés à la structure spatiale de l'entité, tels que l'occupation du sol et la répartition de l'habitat, les principaux éléments structurants, ou les principaux éléments paysagers (topographie, fond de vallée, zones vertes,...). Elles s'articulent également autour d'éléments réglementaires définis principalement à travers le plan de secteur ou les contraintes liées aux gabarits et à l'aménagement des voiries dans le cadre du transport exceptionnel.

Par ailleurs, afin de définir une vision prospective de l'entité notamment en terme d'aménagement du territoire, il est important de prendre en compte les évolutions probables de la population à moyen et long terme, ainsi que les différents projets existants, en matière d'aménagement du territoire ou d'infrastructures de transports, inscrits à court, moyen ou long termes.

Sur base de ces contraintes et visions prospectives, nous pourrions définir des objectifs réalistes et qui prennent en compte les réalités humaines et territoriales de l'entité de Seraing aux différents horizons.

Ces objectifs sont définis à deux niveaux:

- ☐ Des objectifs globaux, qui sont autant de grands principes à adopter en terme d'aménagement du territoire et de déplacements;
- ☐ Des objectifs particuliers, définis d'une part au niveau du centre-ville et d'autre part au niveau des villages, et qui sont des objectifs précis et spatialisés.

2. Les contraintes en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme

2.1. Structure de l'agglomération

La position géographique de Seraing au sein de l'agglomération liégeoise lui confère un rôle de pôle secondaire qui devrait être complémentaire à celui de la Ville de Liège.

Le territoire communal est très largement urbanisé. Cette urbanisation presque continue du territoire, si elle constitue le moteur du développement communal, impose des contraintes importantes en termes d'occupation du sol et d'organisation des déplacements au sein de l'entité.

- ☐ Le territoire s'est organisé autour de l'activité industrielle du fond de vallée. Cette activité industrielle a subi une crise sectorielle importante qui a contribué à déstructurer l'espace communal que l'on tente aujourd'hui de restructurer.
- ☐ Le territoire communal est structuré autour d'un 'cœur urbain' situé en fond de vallée (Quartiers du Fond de Seraing et de Jemeppe), qui regroupe des fonctions variées (résidentielles, administratives, scolaires et commerciales), avec le handicap d'être divisé en deux par un fleuve qui lui tourne le dos, et d'être traversé par les voies de chemin de fer et un réseau routier important situé le long des quais de la Meuse qui contribuent à le cloisonner.
- ☐ Les quartiers de première couronne sont situés en vallée principale ou dans les fonds de vallons y débouchant (Val Saint-Lambert, Pairay, Chatqueue, Fond d'Ougrée).
- ☐ Les quartiers à vocation plus résidentielle sont étagés sur les terrasses mosanes (Bois de l'Abbaye, Biens communaux, Haut d'Ougrée, Jemeppe-Mont, Jemeppe-Mabotte).
- ☐ Le Quartier résidentiel de Boncelles, situé sur le plateau condruzien, possède des caractéristiques moins urbaines et est actuellement en plein développement. Il profite également de la présence d'un centre commercial d'importance métropolitaine.

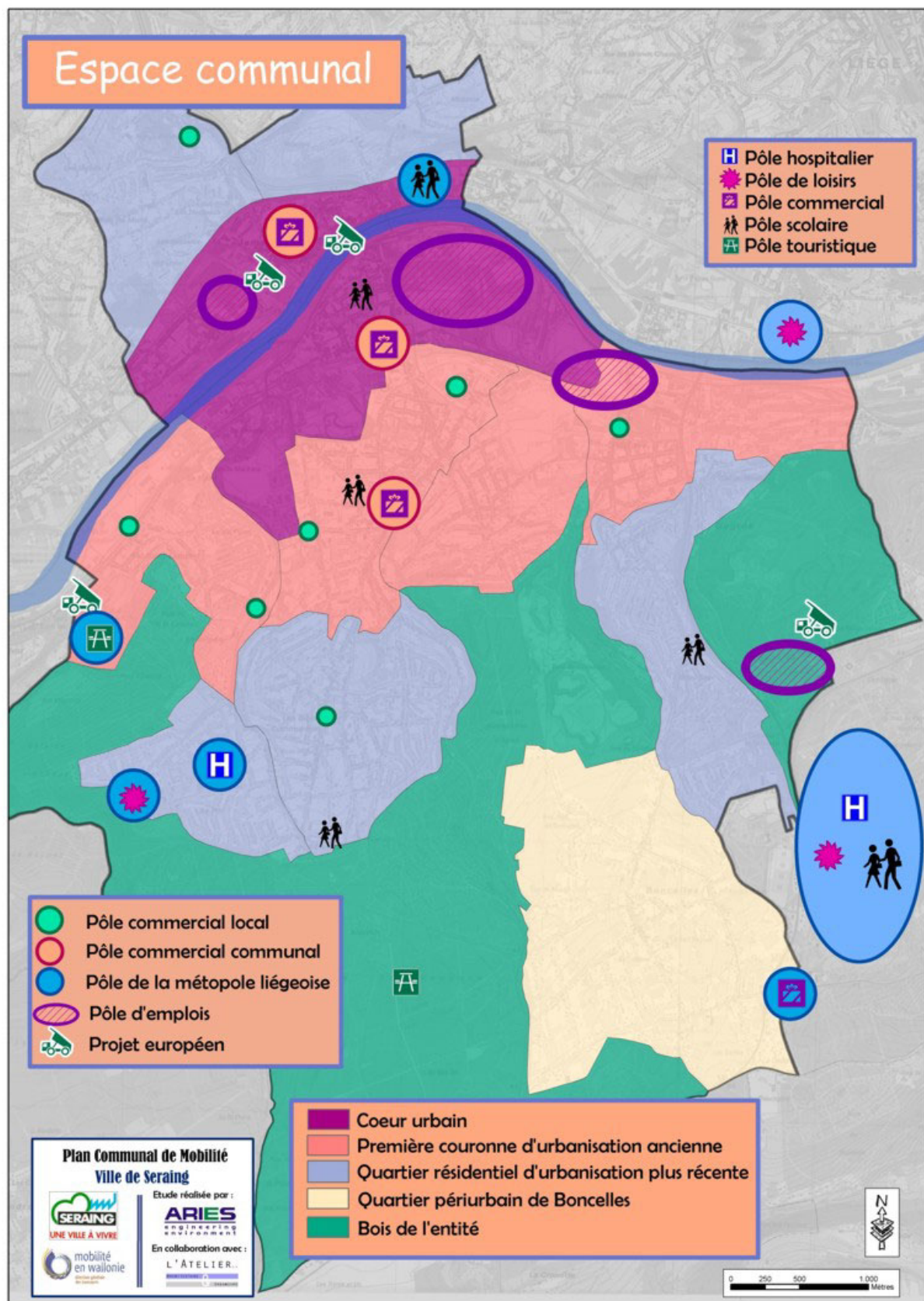


Figure 46 : L'espace communal

Le territoire est large, et les activités sont multiples et fortement dispersées de sorte qu'il n'existe pas de véritable centre-ville. Le territoire est donc multipolaire avec les conséquences que cela implique en terme d'organisation du territoire et des déplacements, puisqu'il faut assurer une bonne accessibilité aux différents pôles afin de ne pas compromettre le développement des quartiers :

- On retrouve des équipements à vocation métropolitaine dans plusieurs quartiers :
 - Jemeppe, avec son campus d'enseignement supérieur ;
 - Le Bois de l'Abbaye est un pôle hospitalier et sportif ;
 - Le quartier de Boncelles dispose d'un pôle commercial et de loisirs ;
 - Le Val Saint-Lambert est un pôle touristique et de loisirs en devenir ;
- Dans les autres quartiers, on retrouve un grand nombre d'équipements à vocation communale et locale.
- Il existe plusieurs pôles d'emploi qui génèrent de nombreux déplacements de véhicules particuliers et de camions. Les dynamiques et les perspectives de développement sont contrastées en fonction des quartiers avec un avenir encore incertain de l'activité industrielle du fond de vallée. :
 - Les pôles d'emploi liés aux diverses activités (industrielle, scolaire, administrative) situées dans le 'cœur urbain' ;
 - Le pôle d'emploi du Sart Tilman.

On observe un certain nombre d'espaces 'vieillissants', qu'il faudrait réorganiser et restructurer afin de leur assurer une attractivité nouvelle. Ces espaces offrent un potentiel important pour la redynamisation de certains quartiers et une meilleure gestion des déplacements.

Il existe de nombreuses contraintes en terme d'occupation du sol et de fonctionnement communal dont il faudra tenir compte dans l'organisation des déplacements.

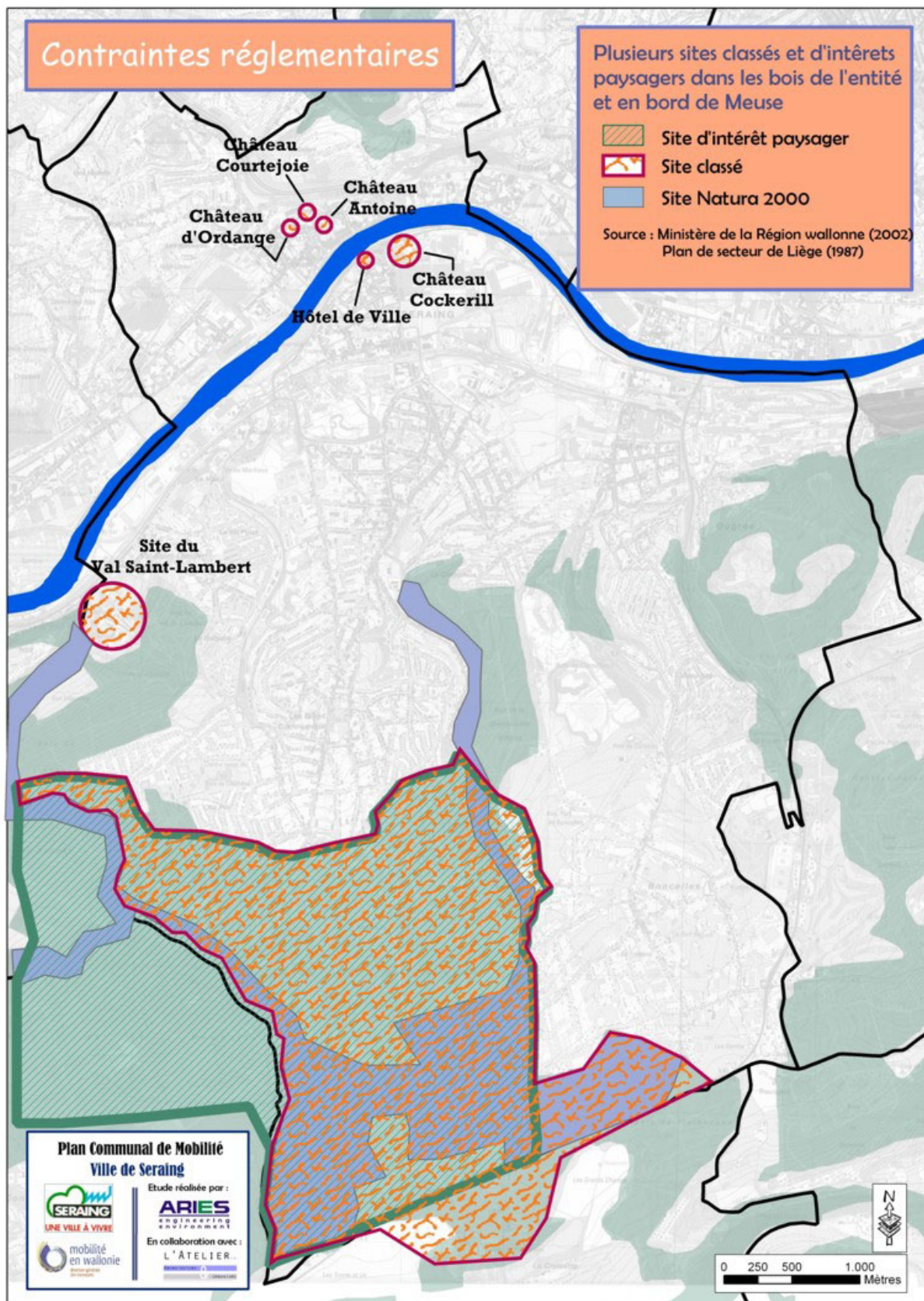


Figure 47 : Les contraintes réglementaires

2.2. Les sites classés, d'intérêt patrimonial ou touristique

L'essentiel des zones aménageables inscrites au plan de secteur¹⁸ est mis en œuvre. Il existe cependant un certain nombre de 'dents creuses' et de 'zones à rénover' qui sont situées principalement dans le fond de vallée et qui offrent un potentiel certain.

Dans les bois de l'entité, de nombreuses 'zones rurales d'intérêt paysager' inscrites au plan de secteur.

On retrouve sur l'entité plusieurs sites et bâtiments classés situés en fond de vallée. De ce fait, la commune dispose d'un patrimoine bâti et paysager à mettre en valeur, et qui s'inscrit pour certaines parties à l'échelle de la communauté urbaine :

- ☐ Le site du Château Cockerill ;
- ☐ De larges superficies du Bois de la Vecquée ;
- ☐ Trois sites classés à Jemeppe-centre, autour des châteaux Antoine, Courtejoie et d'Ordange ;
- ☐ L'Hôtel de ville de Seraing et la place communale ;
- ☐ Le Val-Saint-Lambert.
- ☐ Une superficie de 318 ha des Bois de Neuville et de la Vecquée font désormais partie des sites Natura 2000¹⁹ (BE330131).

Ces éléments s'érigent comme des contraintes réglementaires, mais ils constituent également un potentiel patrimonial à préserver et à mettre en valeur dans le futur.

¹⁸ Ministère de la Région wallonne, Plan de secteur de Liège – Planche 42/5 et 42/6. 1987

¹⁹ Gouvernement Wallon, Liste des sites candidats au réseau Natura 2000 en Wallonie, décision du Gouvernement wallon du 26 septembre 2002 (www.natura2000wallonie.be)

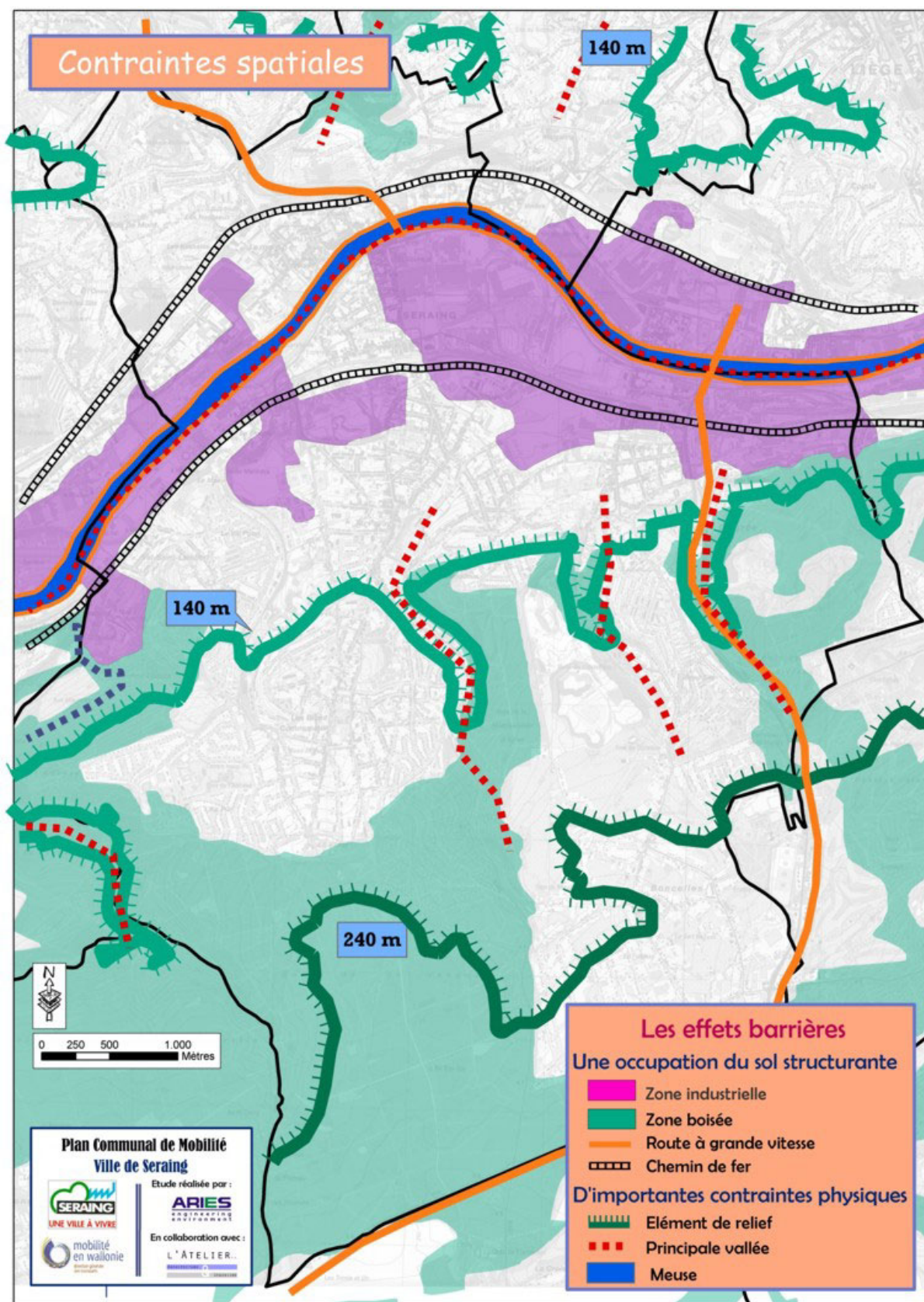


Figure 48 : Les contraintes spatiales

2.3. Les grandes coupures et les contraintes d'espaces

Les nombreuses vallées de l'entité sont autant de contraintes topographiques :

- ☐ La vallée de la Meuse, dispose de pentes élevées (jusqu'à plus de 8%) lorsqu'on remonte le long des versants vers les hauteurs de Seraing et de Jemeppe ;
- ☐ De nombreux vallons profonds se sont creusés transversalement à la Vallée de la Meuse, et ils découpent les terrasses mosanes principalement en rive droite. Ils constituent désormais autant d'obstacles à l'urbanisation et aux déplacements ;

Toutefois, les différentes terrasses disposent d'un relief plus modéré qui accueillent les différents quartiers (Fond de la vallée de la Meuse, Bois de l'Abbaye, Biens communaux, Boncelles, etc.).

La partie sud du territoire est couverte par d'importantes zones boisées, dont la majeure partie sont inscrites en tant que 'sites classés' (Bois de la Vecquée) et 'Zones rurales d'intérêt paysager' au plan de secteur. Ces zones vertes offrent d'importantes potentialités pour les activités de loisirs.

Le bord de Meuse est occupé par d'importantes superficies à vocation industrielle, qui constituent souvent des ruptures urbaines majeures et des obstacles aux déplacements. Néanmoins, elles peuvent offrir le cas échéant une importante réserve foncière à rénover et à restructurer.

Des infrastructures importantes se sont développées et constituent aujourd'hui des d'effets 'barrières' important pour les déplacements :

- ☐ la Meuse et les voiries principales du fond de la vallée (quais) ;
- ☐ des voiries principales difficilement franchissables (A604, RN63, etc.) ;
- ☐ les voies ferrées, tant en rive gauche que en rive droite.

Des contraintes d'espaces importantes à prendre en compte dans l'organisation spatiale et des déplacements sur le territoire de l'entité.

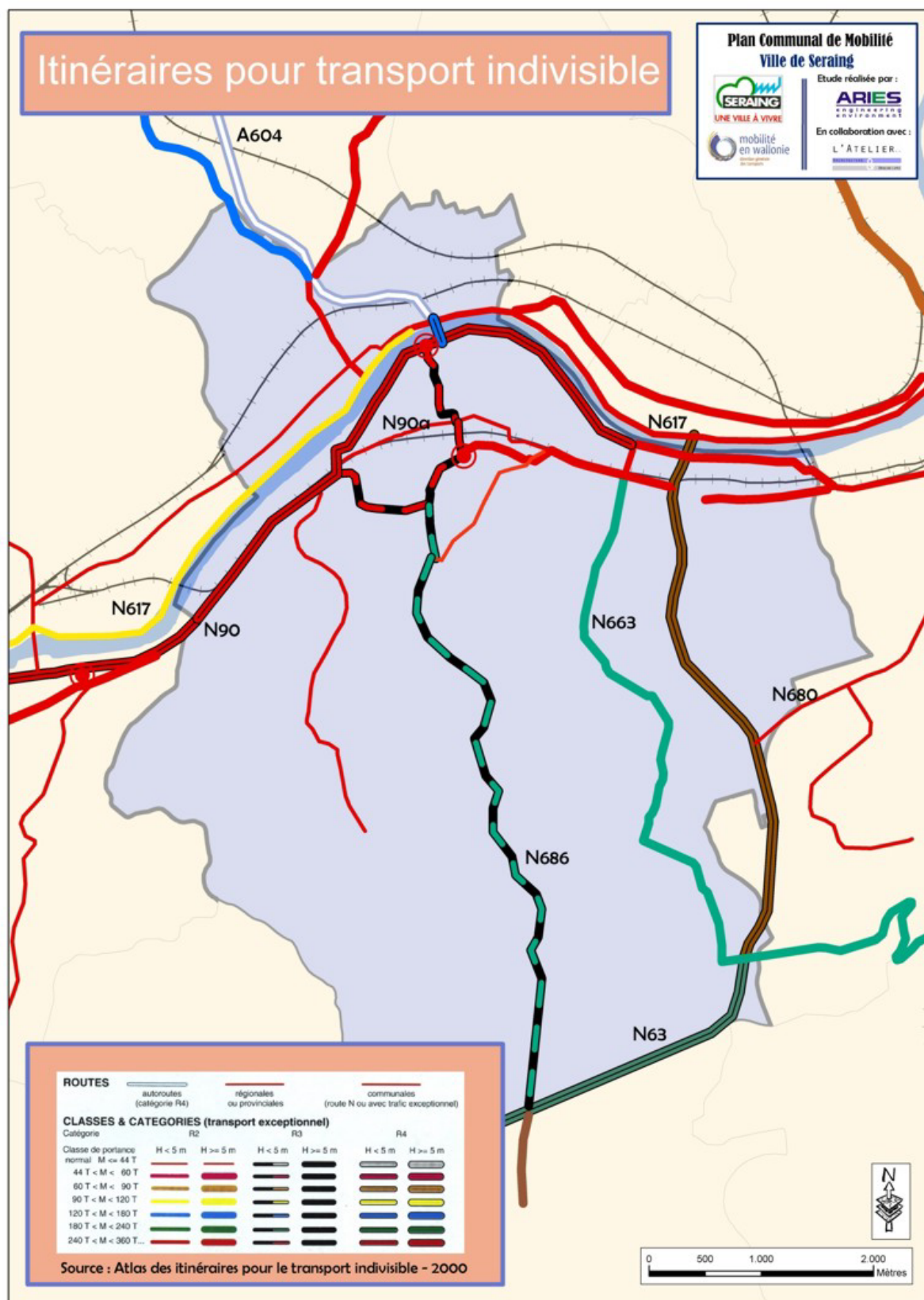


Figure 49 : Les itinéraires pour transport indivisible²⁰

²⁰ Infrastructure et transport : itinéraires pour transport indivisible, MVI – Direction Routes : Normes et Banques de données (Version 1/1/2000)

2.4. Les itinéraires des convois exceptionnels

Les itinéraires pour transport indivisible imposent des contraintes importantes sur le réseau principal en terme de gabarit et de portance des voiries.

Les itinéraires principaux de descentes des poids lourds vers le fond de la vallée de la Meuse en provenance du plateau condruzien passent principalement par l'entité sérésienne. Il existe peu d'alternatives au passage par Seraing pour les itinéraires exceptionnels.

Des aménagements de voiries et de carrefours qui devront prendre en compte ces contraintes.

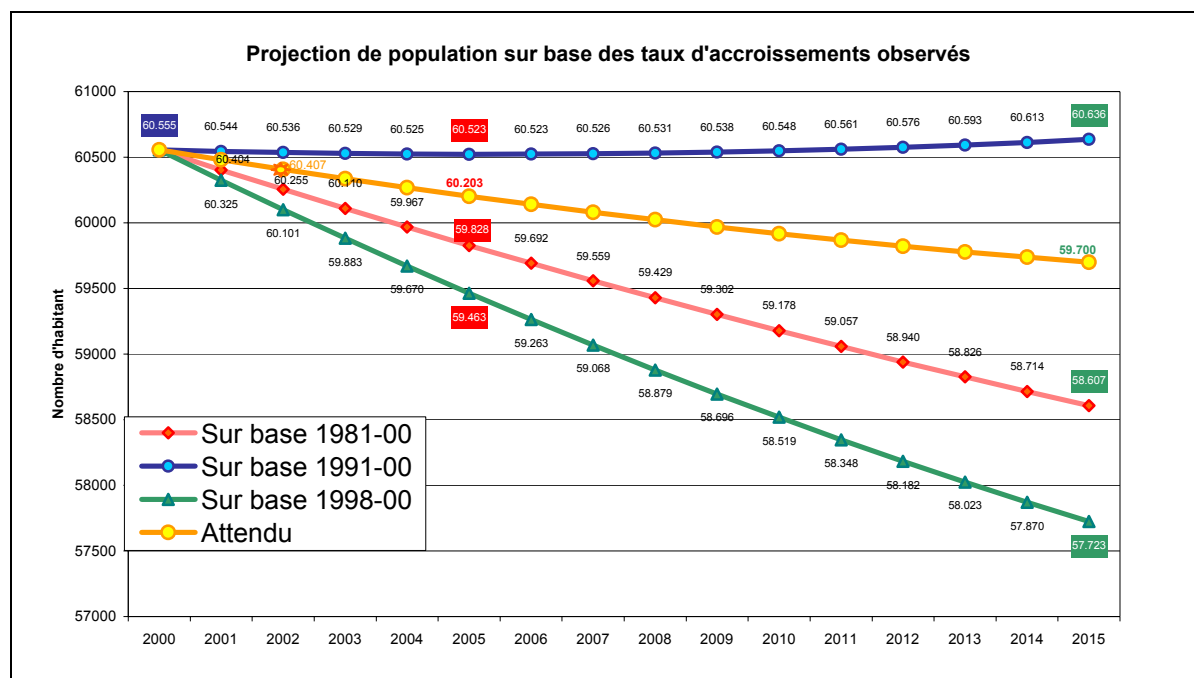


Figure 50 : Projections de population sur la commune de Seraing (Source : INS)

Secteurs	Nombre d'habitants									
	2000	Projections pour 2005			Projections pour 2010			Projections pour 2015		
		81-00	91-00	attendu	81-00	91-00	attendu	81-00	91-00	attendu
Cœur urbain	6.534	6.246	6.576	-	5.970	6.619	-	5.707	6.662	-
Première couronne	22.341	21.536	22.145	-	20.760	21.952	-	20.011	21.759	-
Quartier résidentiel	27.021	26.982	26.657	-	26.944	26.298	-	26.905	25.944	-
Bonnelles	4.659	5.064	5.144	-	5.504	5.680	-	5.983	6.271	-
Total commune	60.555	59.828	60.523	60.203	59.178	60.548	59.917	58.607	60.636	59.700

Tableau 29 : Projections de population (Source : INS)

2.5. Approche concernant les projections de population

Une diminution de la population qui devrait se poursuivre dans les années à venir

La population de la commune de Seraing est en décroissance depuis de très nombreuses années. Selon les projections réalisées sur bases des taux d'accroissement calculés sur plusieurs périodes (1984-2000 ; 1991-2000 ; 1998-2000), il apparaît que cette décroissance pourrait se poursuivre.

La projection qui paraît la plus vraisemblable dans les prochaines années (attendu) est celle qui a été calculée sur base de la population observée en 2002. Elle a été calculée en tenant compte de l'écart observé entre les valeurs projetées sur base du taux de croissance observé entre 1991-2000 et 1981-2000 et la valeur réelle au 01/01/2002. Il apparaît de plus que cette courbe théorique redonne pour les années précédentes des valeurs très proche à celles qui ont été réellement observées.

La diminution devrait donc être continue jusqu'en 2015, avec cependant une diminution du rythme de la décroissance. Selon cette courbe de croissance, l'évolution devrait s'inverser vers 2025-2030.

Ces projections restent évidemment hypothétiques car elles ne tiennent pas compte des différents projets communaux destinés à inverser la tendance démographique actuelle et de nombreux autres paramètres.

Des situations contrastées au niveau des grands groupes de quartiers :

- ☐ Croissance de la population à Bonnelles ;
- ☐ Une stagnation dans le cœur urbain de la commune ;
- ☐ Décroissance des 'quartiers de première couronne' et des 'quartiers résidentiels d'urbanisation plus récente'.

Des dynamiques démographiques dont il faudra tenir compte dans l'organisation des déplacements au sein de la commune.

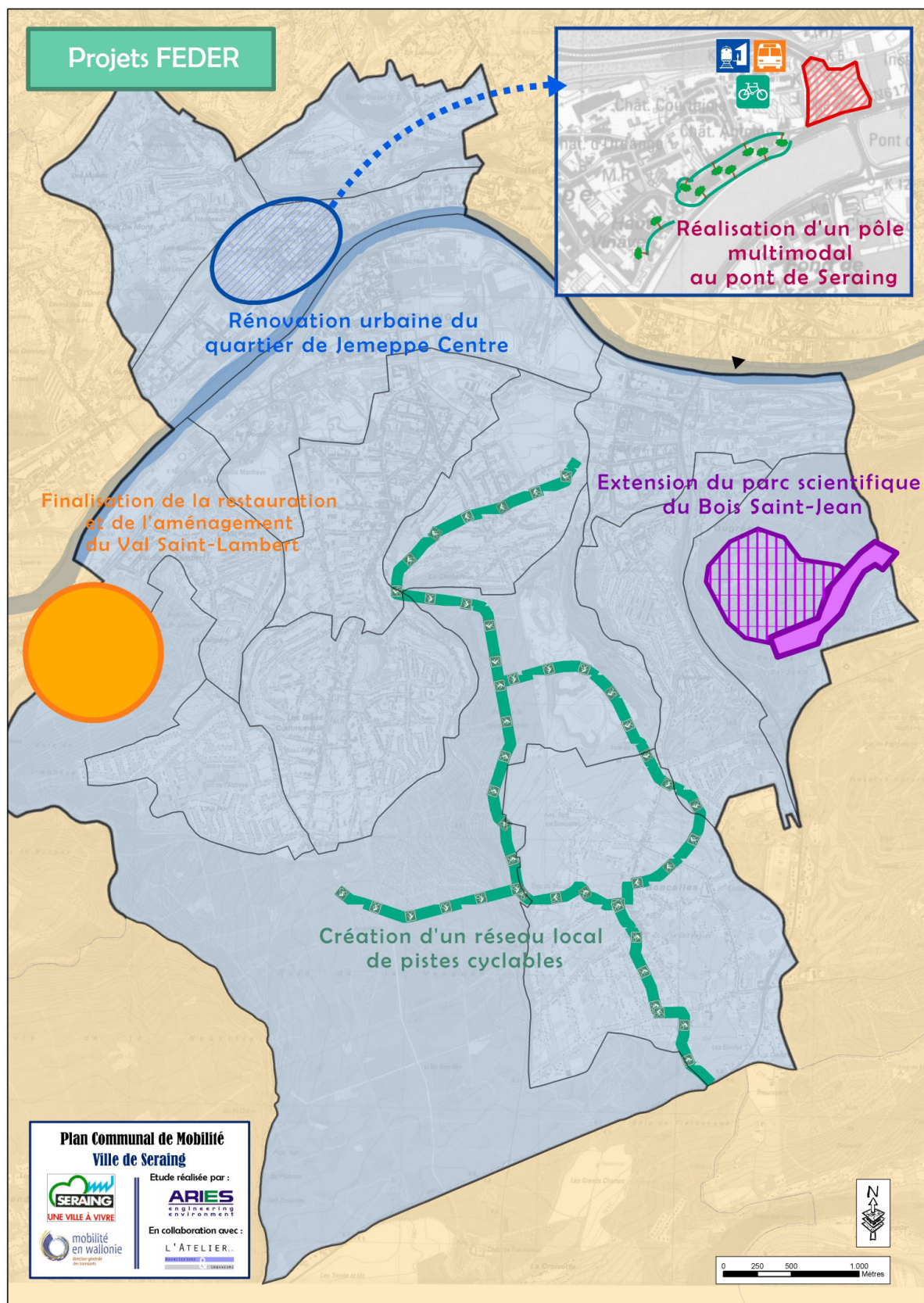


Figure 51 : Les projets européens

3. Les projets

3.1. Les principaux projets en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme

3.1.1. Les projets 'lancés'

3.1.1.1. Rénovation urbaine du quartier de Jemeppe-centre (FEDER – Objectif II)²¹

A. Description du projet

L'ensemble du projet, où habitent encore actuellement 500 personnes, s'étend sur une surface de 3 hectares. Il comporte notamment l'aménagement de 4 espaces publics.

- ☐ Réaménagement du domaine public dans les rues du Pont et Grand-Vinâve ;
- ☐ Réaménagement de deux places publiques (Saulx et Pont) et aménagement d'un espace public (rue Franck et Poncelet) ;
- ☐ Mise à gabarit du quai de la Saulx après requalification ;
- ☐ Assainissement et régénération d'une zone urbaine.

B. Objectifs

Le projet a pour objectif de réorienter le quartier, tant au niveau des activités économiques et commerciales qu'au niveau des flux de circulation. Il vise également un réaménagement du domaine public en tenant compte de l'implantation de la nouvelle gare plurimodale du 'Pont de Seraing' et du vaste parking de dissuasion qui va voir le jour au droit du quartier. Cette implantation nouvelle aura une incidence indéniable sur la fréquence des bus traversant le quartier. Il s'indique donc d'adapter les infrastructures existantes en vue de favoriser la fluidité de ce mode de transport en commun.

C. Mise en oeuvre

La mise en oeuvre devrait avoir lieu entre 2003 et 2007.

3.1.1.2. Extension du parc scientifique du Sart Tilman (FEDER–Objectif II)²²

A. Description du projet

Le projet consiste en l'aménagement de 52 ha d'une ancienne zone industrielle désaffectée en vue d'étendre l'actuel Parc scientifique du Sart Tilman qui arrive à saturation. Le projet comporte :

- ☐ La réalisation de voiries ;
- ☐ La mise en place d'un éclairage public ;
- ☐ La construction d'un bassin d'orage ;

²¹ Ville de Seraing : FEDER – Objectif II : Rénovation urbaine du quartier de Jemeppe-centre

²² Ville de Seraing : FEDER – Objectif II : Fiche n°5 : Extension du parc scientifique du Sart-Tilman (Bois Saint-Jean)

- ☐ La mise en place d'un réseau complet d'égouttage ;
- ☐ L'aménagement des abords par la création d'une zone tampon.

B. Objectifs

L'objectif est de favoriser l'implantation de nouvelles entreprises de haute technologie et ainsi de créer de nombreux emplois tout en augmentant l'attractivité économique de la région. Cette extension permettrait de répondre aux besoins des différentes facultés universitaires présentes aux abords qui sont à la base de la création de nombreuses spin-off performantes.

C. Mise en œuvre

La réalisation du projet est projetée entre 2004 et 2007.

3.1.1.3. Finalisation de la restauration et de l'aménagement du Val Saint-Lambert (FEDER – Objectif II)²³

A. Description du projet

Le projet vise la mise en valeur du château et du site du Val Saint-lambert, par le développement et la promotion du tourisme au travers de la mise en place d'infrastructures d'accueil, de loisirs et d'affaires. Le projet touche principalement :

- ☐ la restauration et l'aménagement du château ;
- ☐ l'aménagement des abords immédiats par la création de parkings, chemins d'accès, etc. ;
- ☐ sécuriser l'accès du site aux touristes en déviant le passage des habitants locaux par l'extérieur du site, le long du mur d'enceinte de la Cristallerie.

B. Objectifs

Le projet a pour objectif de développer le tourisme en mettant en valeur le savoir-faire local. Il s'agit en outre de faire du site un lieu où différents pôles attractifs se complètent comme le tourisme d'affaire, le tourisme, l'industrie, les expositions artistiques ou culturelles, l'HORECA, etc.

C. Mise en œuvre

Les aménagements devraient être programmés entre 2002 et 2006. L'aménagement des abords devrait être finalisé pour l'ouverture de la saison touristique 2006.

Des projets d'aménagement du territoire importants à prendre en compte dans l'organisation du territoire et des déplacements au sein de l'entité.

²³ Ville de Seraing : FEDER – Objectif II : Fiche n°7 : Finalisation de la restauration et de l'aménagement du Val Saint-Lambert

3.2. Les principaux projets en matière de transport

3.2.1. Les projets 'lancés'

3.2.1.1. Réalisation d'un pôle multimodal au 'Pont de Seraing'

Ce projet vise à la création d'un pôle multimodal autour des gares TEC et SNCB de Jemeppe, en l'associant par ailleurs à un parking de dissuasion. Il vise également à redonner une ampleur à l'espace urbain du 'Pont de Seraing', et à renforcer la position et la visibilité des transports en commun.

Le projet est en cours d'élaboration.

3.2.1.2. Création d'un réseau local de pistes cyclables (FEDER – Objectif II)²⁴

A. Description du projet

Le projet consiste à créer des infrastructures cyclables locales en liaison avec le projet RAVeL afin de promouvoir la pratique du cyclisme en tant que mode de déplacement urbain. Le projet devra permettre le passage de la vallée au sommet du plateau Condrusien via un réseau local de pistes cyclables créé en site propre. Il est prévu d'aménager 5 tronçons qui permettraient d'offrir un réseau cyclable local de 9,6 km.

B. Objectifs

L'objectif est d'offrir sur le territoire sérésien des tronçons de voies lentes qui permettraient de rendre confiance aux cyclistes potentiels en favorisant les modes de déplacements lents et ainsi instaurer une alternative crédible à la voiture. Il doit en outre permettre d'établir des liaisons entre les établissements scolaires de la Ville et les quartiers résidentiels de l'entité.

C. Mise en oeuvre

La mise en oeuvre du projet devrait avoir lieu dans le courant des années 2003-2004. Une partie de ce projet a déjà été mise en oeuvre.

Des projets en matière de déplacements qu'il faudra intégrer dans les réflexions sur la politique de déplacement au sein de l'entité.

²⁴ Ville de Seraing : FEDER – Objectif II : Fiche n°6 : Création d'un réseau local de pistes cyclables (2002)

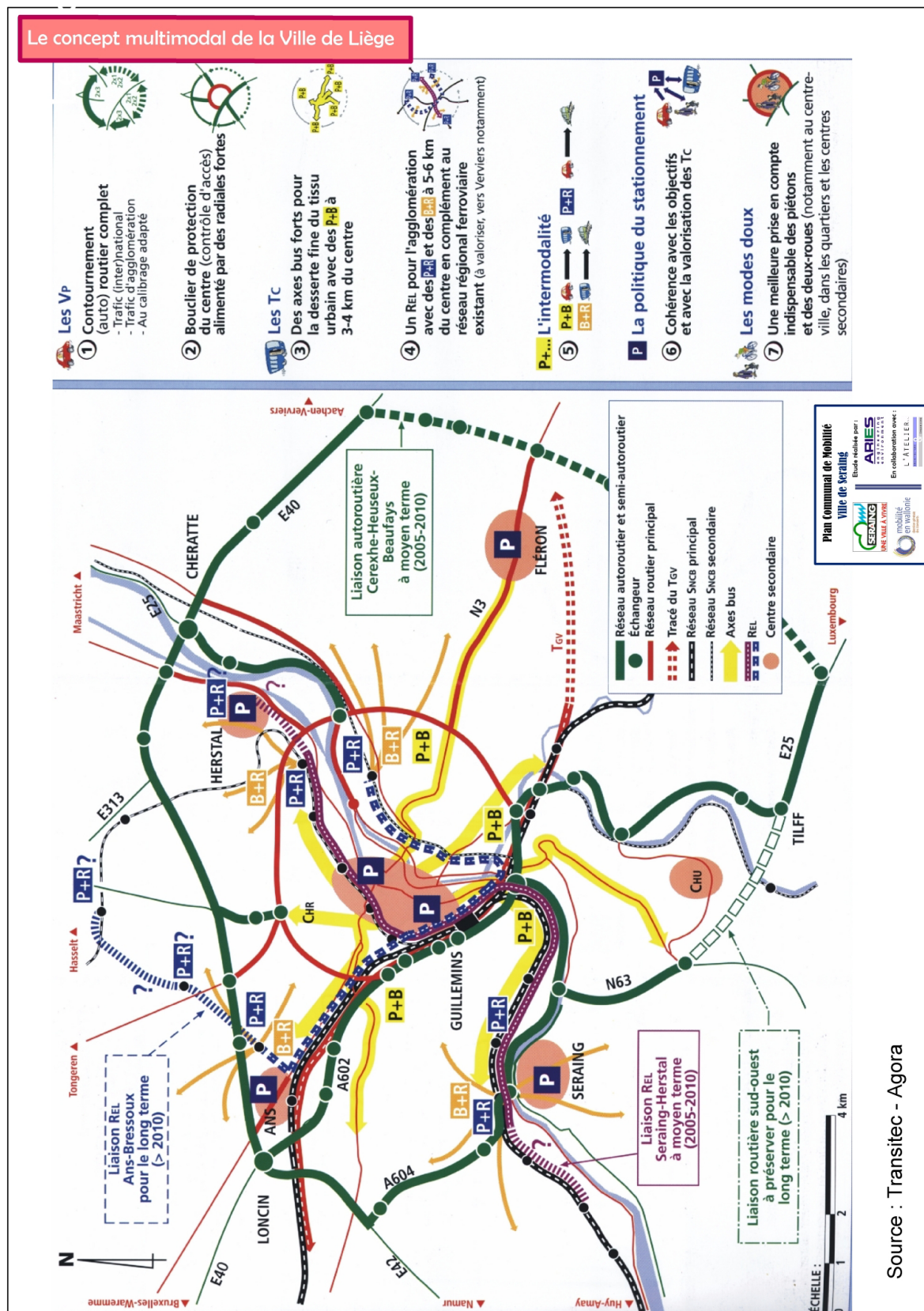


Figure 52 : Le concept multimodal des déplacements de Liège (Source : Les Cahiers du MET, 2001)

3.2.2. Les projets en suspens

3.2.2.1. Les plans communaux de mobilité de l'agglomération liégeoise

A. Le plan de déplacements et de stationnement de Liège²⁵

Dans le cadre du PCM de Liège, plusieurs concepts ont été adoptés en matière de déplacement au sein de l'agglomération liégeoise.

A.1. Le concept multimodal de déplacement:

- ☐ Un réseau autoroutier concentrique est recommandé, avec création d'un itinéraire de liaison A604 – E25 via la RN63 (liaison routière sud-ouest à préserver pour le long terme > 2010).
- ☐ En ce qui concerne le développement de l'offre en transport public de l'agglomération liégeoise, le concept 'Bus+Rel' a été retenu. La topographie accidentée et l'urbanisation très dispersée de Liège limitent très fortement les solutions potentielles pour un développement de transports en commun lourds. Néanmoins, deux axes sont susceptibles de répondre aux besoins de transports en commun lourds. Tous deux pourraient parfaitement assurer le rôle de liaison forte entre le réseau autoroutier et le centre-ville, en liaison avec les parkings d'échange :
 - le sillon mosan, entre Flémalle et Herstal ;
 - l'axe entre Rocourt, Ans, les Guillemins et Bressoux.
- ☐ Développer et renforcer un réseau bus fort, pour la desserte fine de la zone urbaine dense.
- ☐ Créer des points d'échange intermodaux afin de permettre :
 - De capter des usagers Vp aux portes de l'agglomération pour les reporter sur le Rel (P+R à 5 ou 6 km du centre-ville, à Seraing, Sclessin, Alleur, Herstal, Bressoux) ;
 - De capter des usagers Vp aux portes de la zone urbaine dense pour les reporter sur le réseau TEC (P+B à 3 ou 4 km du centre-ville, au Val-Benoît, Robertmont, Coronmeuse).
- ☐ Mettre en place une politique de stationnement cohérente, permettant de favoriser notamment les résidents et les usagers de courte durée (fréquentation des commerces), tout en valorisant l'usage des transports publics pour l'accès à la ville (P+R, P+B).
- ☐ Assurer la valorisation de l'usage des modes doux.

²⁵ MET, Direction générale des transports ; Les Cahiers du Met – Collection intermodalité : Mobilité, Liège prend le taureau par les cornes – Plan de déplacement et de stationnement de Liège. Mai 2001

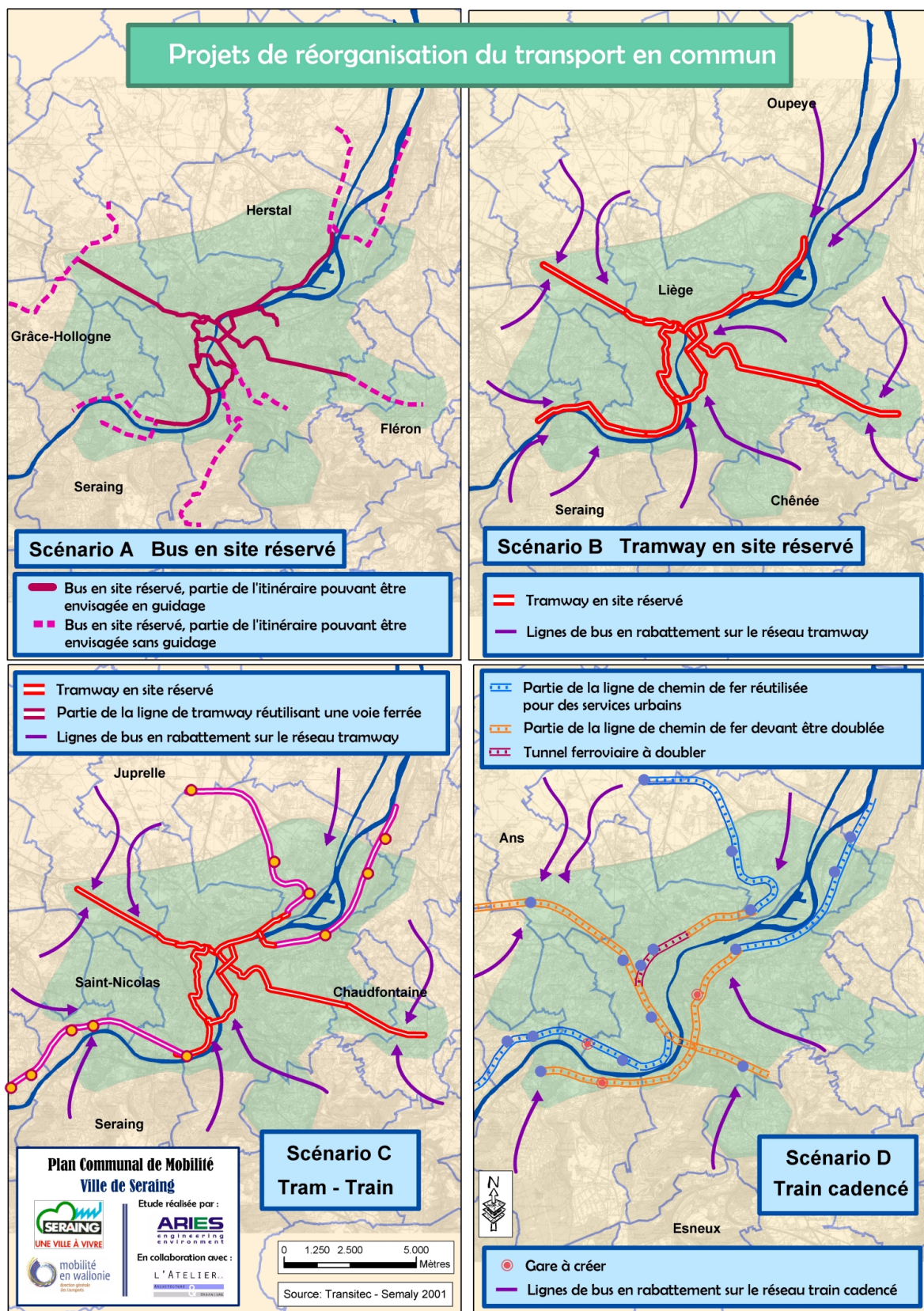


Figure 53 : propositions de réorganisation du transport public dans l'agglomération liégeoise (Source : Transitec – Semaly, 2001)

A.2. Eléments qui concernent directement la Ville de Seraing :

- ☐ Il est prévu de réaliser un P+R à hauteur du Pont de Seraing, qui comprendrait entre 300 et 500 places de stationnement.
- ☐ Il est prévu de réaliser un P+R à hauteur de Sclessin, qui comprendrait 2.500 places de stationnement.
- ☐ En relation avec le P+R, il est proposé de revoir la coordination des feux à hauteur du Pont de Seraing.

Il est prévu de réguler les feux du pont d'Ougrée avec des contrôles d'accès au centre-ville.

3.2.2.2. Réorganisation du réseau de transports en commun de l'agglomération liégeoise

En octobre-novembre 2001, une étude prospective sur le transport public en région liégeoise a été réalisée, à la demande de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Liège²⁶.

Cette étude a défini un schéma directeur des transports en commun, qui s'intégrait dans le concept de déplacement à moyen – long terme du PDS de Liège.

En terme de transports en commun, les principales options retenues étaient les suivantes :

- ☐ Un réseau ferroviaire de 6 branches à valoriser ;
- ☐ Un réseau de transports en commun en sites propres (TCSP) sur 4 axes :
 - Ans ;
 - Fléron ;
 - Herstal ;
 - Seraing.
- ☐ Des axes bus forts, complémentaires et de rabattement pour la desserte fine du tissu urbain ;
- ☐ Le développement de sites de rabattement : B+R, P+R, P+B.

²⁶ Etude sur le transport public en région liégeoise-rapport de synthèse, CCIL 2001

Seraing, notamment à travers le pôle intermodal du pont de Seraing, se situe au cœur de l'organisation de ce nouveau réseau.

Sur base des besoins et des contraintes propres à l'agglomération liégeoise, 4 concepts de transports ont pu être envisagés pour former l'armature du réseau de transports en commun de Liège :

- ☐ Bus en site réservé ;
- ☐ Tramway ;
- ☐ Tram Train ;
- ☐ Train cadencé.

	Bus en site réservé	Tramway	Tram Train	Train cadencé
Longueur du réseau	80 Km	30 Km	25 Km x 2	65 Km
Couverture spatiale	★★★★	★★★	★★★★	★
Performance, rapidité	★★	★★★	★★★	★★★
Coût de réalisation (M€)	50 à 250	350 à 700	350 à 700	500 à 1000
Coût d'exploitaton (M€)	15 à 25	10 à 20	15 à 25	10 à 20
Avantages particuliers	Rampes Coûts	Emprise Capacité Performance	Continuité Réutilisation des infrastructures	Rapidité
Inconvénients particuliers	Emprises Capacités	Rampes Coûts	Jonctions Capacités ferroviaires Institutionnels	Desserte Coûts

Tableau 30: Comparaisons multicritères des quatre concepts proposés (source : Etude sur le transport public en région liégeoise – 2001)

3.2.2.3. La liaison autoroutière 'Cerexhe-Beaufays'

La liaison 'Cerexhe-Beaufays' est une infrastructure qui pourrait permettre une liaison directe 'E40-E25', au sud-est de l'agglomération liégeoise.

Dans le cadre du PDS de Liège, sa réalisation était proposée à moyen terme (horizon 2005-2010)

4. Définition des objectifs

4.1. Définition des objectifs globaux

Pour rappel, l'élaboration des objectifs globaux, vise à déterminer les grands principes à adopter en terme d'aménagement de l'ensemble du territoire communal et en terme d'organisation des déplacements.

4.1.1. Thèmes principaux

Les objectifs globaux s'articulent autour de thèmes principaux. Ceux-ci constituent les grandes lignes directrices du Plan Communal de Mobilité de la Ville de Seraing:

- ☐ Inscrire l'entité dans la communauté urbaine de Liège et constituer une agglomération de taille suffisante pour avoir une place dans le concert des grandes métropoles ;
- ☐ Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers au sein de l'entité ;
- ☐ Améliorer le fonctionnement du réseau routier ;
- ☐ Améliorer le fonctionnement du stationnement dans les principaux centres de l'entité ;
- ☐ Limiter les nuisances liées aux flux de poids lourds au sein de l'entité ;
- ☐ Améliorer les conditions de déplacements des modes doux ;
- ☐ Améliorer le fonctionnement du réseau de transports en commun ;
- ☐ Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité.

4.1.2. Objectifs globaux

4.1.2.1. Inscrire l'entité dans la communauté urbaine de Liège et constituer une agglomération de taille suffisante pour avoir une place dans le concert des grandes métropoles

- ☐ Mettre en place un système de déplacements qui s'intègre entièrement dans un concept de déplacements à l'échelle de la communauté urbaine de Liège
- ☐ Prendre en compte les différents plans de mobilité réalisés dans l'agglomération liégeoise

4.1.2.2. Assurer la sécurité objective et subjective de l'ensemble des usagers au sein de l'entité

- ☐ Aménager des itinéraires piétons et cyclables sécurisés pour accéder aux écoles
- ☐ Sécuriser les zones dangereuses du réseau routier : tronçons et carrefours critiques
- ☐ Maîtriser le trafic et les vitesses dans les centres d'habitat et à vocation commerciale

4.1.2.3. Améliorer le fonctionnement du réseau routier

- ☐ Assurer la qualité de vie des habitants en limitant les nuisances liées à la circulation automobile et des poids lourds, notamment dans les zones résidentielles
- ☐ Hiérarchiser le réseau routier en définissant des standards d'aménagement et d'exploitation des différentes catégories d'axes et garantir une uniformisation des aménagements de voirie
- ☐ Améliorer la hiérarchisation effective des axes afin de limiter les flux de circulation parasites à travers les quartiers résidentiels notamment, et de mieux canaliser les flux de transit sur les voiries appropriées
- ☐ Assurer la fluidité du trafic sur le réseau principal, et améliorer le fonctionnement des carrefours critiques
- ☐ Choisir et mettre en œuvre des outils de signalisation adéquats en fonction des règles de signalisation routière normalisées pour assurer une bonne lisibilité des informations
- ☐ Prendre en compte les différents projets de réaménagement de voiries et de carrefours

4.1.2.4. Améliorer le fonctionnement du stationnement dans les principaux centres de l'entité

- ☐ Définir une politique globale de stationnement, et notamment un mode de gestion du stationnement
- ☐ Améliorer le fonctionnement du stationnement dans les espaces commerciaux, en favorisant notamment le stationnement de courte durée
- ☐ Organiser le stationnement des parents d'élèves à proximité des écoles
- ☐ Assurer par une signalisation appropriée et continue la valorisation des espaces de parking aménagés

4.1.2.5. Maîtriser le charroi poids lourds et limiter ses nuisances sur l'entité

- ☐ Hiérarchiser les routes accessibles aux poids lourds (définir les tonnages autorisés) et mettre en place une signalisation adéquate, permettant de renvoyer sur le réseau principal parallèle le charroi poids lourds qui transite sur les routes secondaires, en fonction des schémas de déplacement proposés
- ☐ Renforcer les alternatives au transport par route, en valorisant la voie d'eau et le transport ferré

4.1.2.6. Améliorer les conditions de déplacements des modes doux

- ☐ Développer les équipements en faveur des modes doux (parcs à vélo, places de stationnement PMR, bandes cyclables,...)
- ☐ Prendre en compte les projets de développement de l'infrastructure cyclable
- ☐ Aménager et jalonner des itinéraires cyclables et piétons, conviviaux et sécurisés
- ☐ Développer des itinéraires de loisirs en dehors des axes de circulation

- ☐ Renforcer la position des modes doux dans les quartiers résidentiels et commerciaux
- ☐ Assurer une prise en compte des personnes à mobilité réduite
- ☐ Renforcer la position des modes doux aux abords des établissements scolaires

4.1.2.7. Améliorer le fonctionnement du réseau de transports en commun

- ☐ Améliorer la desserte en transports collectifs, avec notamment l'intégration dans un REL performant
- ☐ Assurer la desserte en transports collectifs des différents quartiers de l'entité
- ☐ Assurer de bonnes conditions de circulation aux transports en commun
- ☐ Améliorer l'accueil aux arrêts de transports en commun
- ☐ Améliorer les liaisons en transports collectifs vers les pôles voisins (desserte interurbaine et interrégionale), aussi bien au niveau des temps de parcours que de la couverture des lignes

4.1.2.8. Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité

- ☐ Prendre en compte les différents projets de développement de l'habitat et des activités économiques et de loisirs
- ☐ Favoriser un développement économique respectueux du cadre de vie des habitants, tout en assurant la desserte des zones d'activités économiques
- ☐ Réaffecter et réhabiliter les friches industrielles, pour améliorer la qualité de l'environnement
- ☐ Assurer la mixité des fonctions dans les zones d'habitat
- ☐ Développer les activités de tourisme et promouvoir un tourisme de qualité
- ☐ Protéger et valoriser le patrimoine naturel, bâti et paysager
- ☐ Rénover les quartiers qui en ont besoin
- ☐ Améliorer la convivialité et la qualité des espaces publics
- ☐ Identifier et aménager les entrées de localité
- ☐ Améliorer la qualité de l'espace voirie
- ☐ Prendre en compte les différents projets de rénovation de l'espace public

4.2. Définition des objectifs particuliers

4.2.1. Introduction

La définition des objectifs particuliers résulte de la spatialisation des objectifs globaux afin de répondre efficacement aux problématiques observées dans le cadre du diagnostic mais aussi d'assurer la mise en place d'un système de déplacement qui soit durable et cohérent.

Dans le cadre de la définition de ces objectifs, il est nécessaire de se fixer un certain nombre de priorités, qui sont essentiellement des priorités d'études, et pas nécessairement des priorités de mise en œuvre. Le plan de mobilité doit en effet répondre et tenter d'apporter des solutions aux principales problématiques observées dans le diagnostic.

Les différents objectifs retenus dans le cadre de l'élaboration de ce plan communal de mobilité ont été hiérarchisés et distribués en trois niveaux de priorité :

- ☐ Les priorités de **Type A** : Ce sont des axes majeurs et fondamentaux du plan de mobilité. Ce sont des objectifs auxquels celui-ci doit apporter des réponses concrètes. La mise en œuvre de solutions réalistes qui permettent d'atteindre ces objectifs devra être planifiée aux différents horizons à l'issue de la phase 3 ;
- ☐ Les priorités de **Type B** : Ce sont des priorités importantes, qui ne répondent que partiellement ou indirectement aux problèmes majeurs mis en exergue dans le cadre du diagnostic, mais qui sont susceptibles d'améliorer de façon substantielle et durable la mobilité au sein de la commune ;
- ☐ Les priorités de **Type C** : ce sont des objectifs qui doivent être pris en compte à travers l'ensemble de la réflexion relative au plan de mobilité et à la politique d'aménagement du territoire urbain. Celles-ci ne seront cependant pas étudiées de manière individuelle et poussée.

4.2.2. Principaux objectifs en matière d'aménagement du territoire et d'aménagement urbain

- ☐ Renforcement des relations avec les pôles de la communauté urbaine
→ Priorité de Type **C**
- ☐ Assurer une accessibilité des pôles supra communaux depuis l'ensemble de la communauté urbaine
 - Pôle commercial de Boncelles
 - Pôle hospitalier du Bois de l'Abbaye
 - Pôle scolaire de Jemeppe-Centre
 - Pôle touristique en devenir du Val Saint-Lambert→ Priorité de Type **A**
- ☐ Assurer la complémentarité des fonctions présentes sur l'entité de Seraing et dans le pôle urbain liégeois
→ Priorité de Type **C**

- ☐ Valoriser le patrimoine bâti (Val Saint-Lambert, château Cockerill), et paysager (Bois de la Vecquée)
→ Priorité de Type **C**
- ☐ Favoriser les projets de rénovation urbaine à Jemeppe notamment
→ Priorité de Type **C**
- ☐ Prendre en compte les projets de développement au Sart-Tilman et au Val Saint-Lambert
→ Priorité de Type **B**
- ☐ Assurer la densité et la mixité des espaces bâtis, plutôt que le développement de parcs commerciaux périphériques
→ Priorité de Type **C**
- ☐ Favoriser la réaffectation et la valorisation des friches industrielles du fond de la vallée
→ Priorité de Type **C**
- ☐ Renforcement des zones d'activités du fond de la vallée, autour de la multimodalité marchandise notamment
→ Priorité de Type **C**
- ☐ Limiter les effets coupures liés à la présence d'infrastructures
 - Voies de chemin de fer en rive droite
 - Voiries principales du fond de vallée (RN90, RN90a, RN617)→ Priorité de Type **B**
- ☐ Structurer le territoire de manière cohérente avec le système de déplacement de l'entité sérésienne en veillant à assurer la sécurité des usagers dans les différents aménagements

→ *Priorité de Type A*

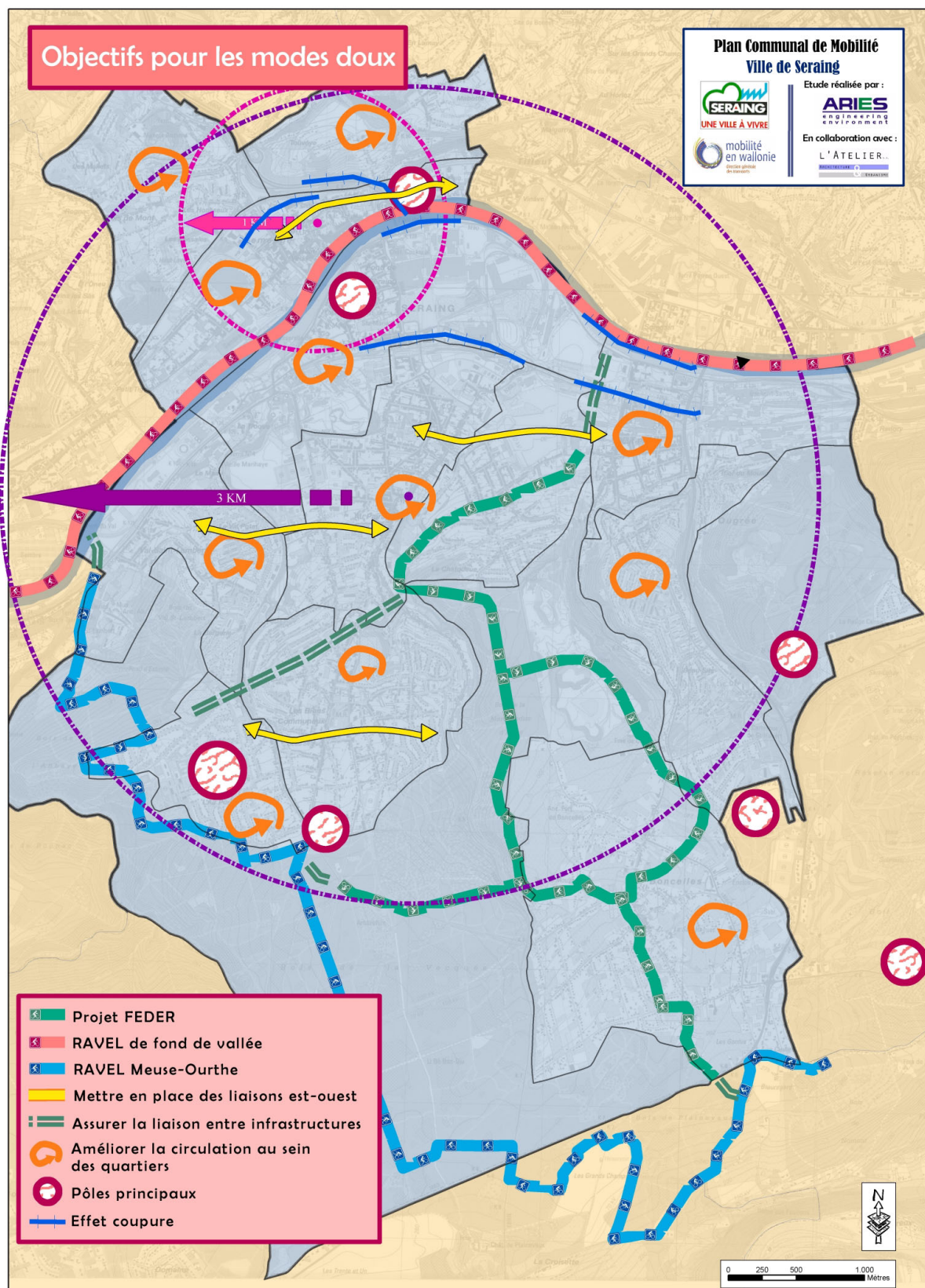


Figure 54 : Améliorer les conditions de déplacements des modes doux

4.2.3. Principaux objectifs en matière de déplacements

4.2.3.1. Améliorer les conditions de déplacement des modes doux

A. Thèmes principaux visés

- ☐ Assurer la sécurité objective et subjective de l'ensemble des usagers au sein de l'entité
- ☐ Améliorer les conditions de déplacements des modes doux
- ☐ Améliorer le fonctionnement du réseau de transports en commun
- ☐ Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité

B. Objectifs particuliers

- ☐ Intégrer les projets de développement d'un réseau cyclable, et assurer sa valorisation
 - projet de piste cyclable dans le cadre du FEDER
 - projet de RAVeL entre la vallée de la Meuse et la vallée de l'Ourthe
 - projet de RAVeL sur les quais de la Meuse

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Améliorer les conditions de déplacements des piétons (en particulier la sécurité et la continuité des cheminements piétons à proximité des écoles)

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Aménager et jalonner des itinéraires cyclables sécurisés vers le centre-ville, autour du réseau Ravel existant et projeté, en assurant des liaisons sûres et conviviales en dehors des grands axes de circulation
 - Créer des liaisons inter-quartiers sécurisées
 - Bois de l'Abbaye – Boncelles
 - Val Saint-Lambert – Pairay
 - Pairay – Ougrée
 - Améliorer la circulation au sein même des quartiers
 - Itinéraires d'accès vers les écoles de proximités
 - Assurer la liaison entre les infrastructures spécifiques aux modes doux afin de créer un véritable réseau cyclable au sein de l'entité

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Développer des dispositifs de stationnement pour les vélos au niveau de tous les pôles administratifs, commerçants, culturels, sportifs de l'entité
 - Jemeppe-centre
 - Pairay
 - Fond de Seraing
 - Bois de L'Abbaye

→ Priorité de Type **B**

- Mesurer l'opportunité de mise en œuvre des projets d'infrastructures de transport

→ Priorité de Type **A**

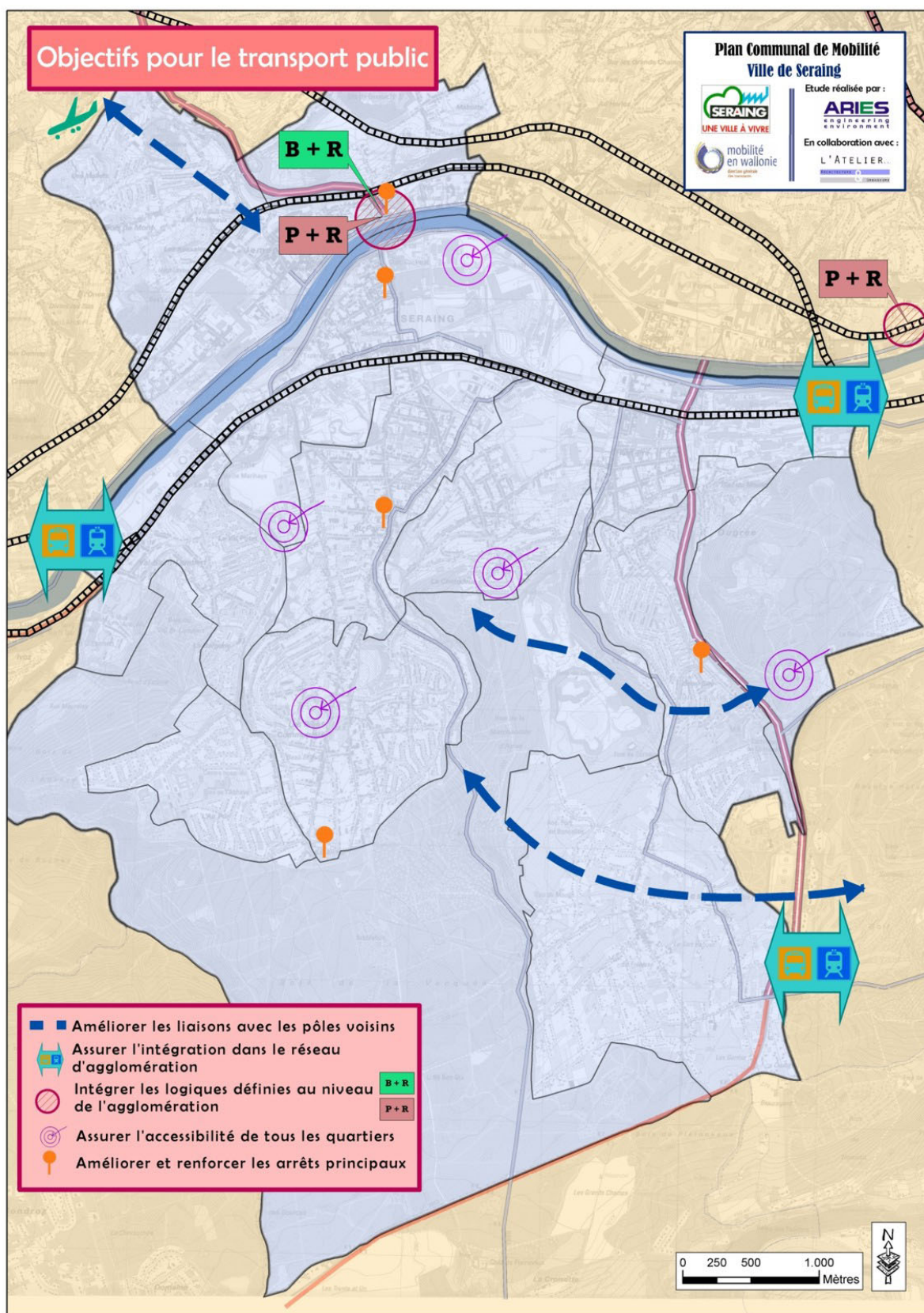


Figure 55 : Améliorer le fonctionnement du réseau de transports en commun

4.2.3.2. Les transports collectifs

A. Thèmes principaux visés

- ☐ Inscrire l'entité dans la communauté urbaine de Liège et constituer une agglomération de taille suffisante pour avoir une place dans le concert des grandes métropoles
- ☐ Améliorer les conditions de déplacements des modes doux
- ☐ Améliorer le fonctionnement du réseau de transports en commun
- ☐ Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité.

B. Objectifs particuliers

- ☐ Assurer l'intégration du réseau de transports en commun sérésien dans un réseau de transports en commun d'agglomération performant.
 - Intégrer les résultats de l'étude menée sur le transport public liégeois
 - Intégrer l'étude sur la gare plurimodale de Seraing
 - Etudier le rôle potentiel du chemin de fer à Seraing

→ Priorité de Type **A**

- ☐ Intégrer les logiques de P+R et P+B proposées dans le cadre du PDS de Liège.
 - Mesurer l'opportunité de créer un P+R au niveau du pont de Seraing
 - Mesurer l'opportunité de créer un P+B au niveau du pont de Seraing

→ Priorité de Type **B**

- ☐ Assurer la desserte en transport collectif de tous les quartiers et de tous les pôles principaux de l'entité.

Assurer une meilleure desserte des pôles mal desservis

- Quartier de la Basse-Marihaye et du parc d'activité de la Troque
- Quai Greiner
- Haut de la Chatqueue
- Biens Communaux
- Parc scientifique du Sart Tilman
- Ecoles du Fond de Seraing

→ Priorité de Type **A**

- ☐ Améliorer les liaisons en transports en commun entre les différents pôles de la commune et avec les pôles voisins. Améliorer notamment les déplacements régionaux.

- Liaison vers le complexe universitaire et sportif du Sart Tilman
- Liaison vers l'aéroport de Bierset

→ Priorité de Type **A**

- ☐ Améliorer l'accueil des usagers aux arrêts des lignes TEC (abris bus, informations, espace public,...) et renforcer le rôle structurant des arrêts principaux
 - Gare routière de Jemeppe
 - Fond de Seraing
 - Pairay
 - Biens Communaux - Air Pur

→ Priorité de Type **B**
- ☐ Mesurer l'opportunité de mise en œuvre des différents projets d'infrastructures de transport

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Etudier les potentialités d'offrir une desserte voyageur en rive droite de la Meuse

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Etudier les possibilités de renforcer la desserte régionale et urbaine par le chemin de fer

→ Priorité de Type **A**

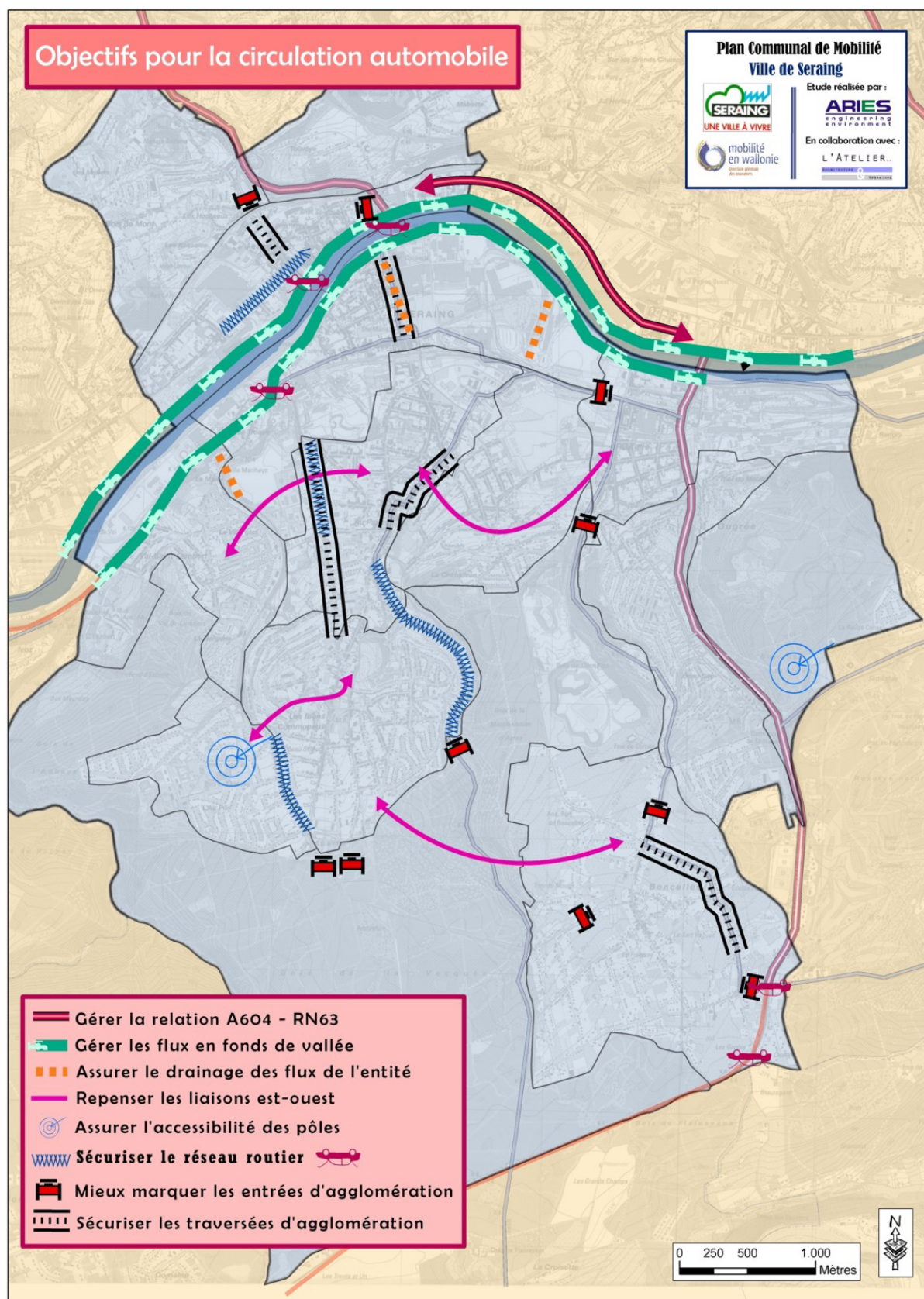


Figure 56 : Améliorer le fonctionnement du réseau routier et assurer la sécurité de l'ensemble des usagers

4.2.3.3. La circulation automobile et des poids lourds

A. Thèmes principaux visés

- ☐ B. Assurer la sécurité objective et subjective de l'ensemble des usagers au sein de l'entité
- ☐ C. Améliorer le fonctionnement du réseau routier
- ☐ D. maîtriser le charroi des poids lourds et limiter ses nuisances sur l'entité
- ☐ H. Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire urbain, et la politique de mobilité

B. Objectifs particuliers

- ☐ Mettre en place une nouvelle hiérarchisation du réseau routier, qui protège les quartiers d'habitat tout en assurant une accessibilité optimale, afin de canaliser le trafic de transit et de limiter les flux parasites, autour des axes majeurs que sont la A604 et la RN63
→ Priorité de Type **A**
- ☐ Améliorer les liaisons entre la A604 et la RN63, en réorganisant la gestion des différents types de trafic (transit, d'accessibilité,...)
→ Priorité de Type **A**
- ☐ Fluidifier les traversées de la Meuse, au niveau du Pont de Seraing notamment
→ Priorité de Type **A**
- ☐ Limiter les flux parasites
 - dans le quartier du Val Saint-Lambert
 - dans le quartier des Biens Communaux – Boverie→ Priorité de Type **A**
- ☐ Améliorer les relations interquartiers est-ouest sur la rive droite de Seraing
 - entre les Biens Communaux et le Bois de l'Abbaye
 - entre le Val Saint-Lambert et le Pairay
 - entre le Pairay et Ougrée
 - entre les Biens Communaux et Boncelles→ Priorité de Type **A**
- ☐ Maîtriser le trafic de transit nord-sud sur la rive droite de Seraing
 - sur la RN683
 - sur le boulevard Pasteur→ Priorité de Type **A**
- ☐ Améliorer l'accessibilité
 - du parc scientifique du Sart Tilman
 - de l'hôpital du Bois de l'Abbaye→ Priorité de Type **A**

- ☐ Sécuriser les tronçons et carrefours dangereux du réseau routier
 - Pont de Seraing
 - RN63, et notamment les carrefours de Boncelles et de Gonhy (projets)
 - RN90, et notamment les carrefours Basse-Marihaye et Vieille-Espérance (projets)
 - RN617, et notamment les carrefours Vinâve et Nihar (projets)

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Sécuriser les principales traversées d'agglomération
 - RN683
 - Rue Cockerill
 - Rue de la Boverie
 - Rue de la Station
 - RN663 à Boncelles

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Définir et mettre en œuvre des entrées d'agglomérations
 - Boncelles (RN663 – carrefour du Ban)
 - Biens Communaux et Boverie
 - RN683
 - Ougrée (RN663 et RN90A)
 - Jemeppe-centre

→ Priorité de Type **B**
- ☐ Maîtriser le trafic et les vitesses notamment dans les quartiers d'habitat pour y améliorer la qualité de vie des riverains
 - Rue du Clerc
 - Rue de la Boverie
 - RN683
 - Rue Gustave Baivy

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Maîtriser le transit et l'impact du charroi lourd notamment dans les quartiers d'habitat :
 - dans le quartier du Val Saint-Lambert ;
 - au Pairay ;
 - à Ougrée.

tout en assurant la desserte des pôles d'activités économiques :

 - Zones d'activités économiques du fond de la vallée ;
 - Parc scientifique du Sart-Tilman ;
 - Complexe commercial et de loisirs de Boncelles.

→ Priorité de Type **A**

- ☐ Renvoyer le charroi qui transite sur les axes secondaires, parallèlement à une nouvelle hiérarchisation du réseau, et notamment sur la A604 et la RN63.

→ Priorité de Type **A**

- ☐ Améliorer le jalonnement et la signalisation routière

→ Priorité de Type **B**

- ☐ Mesurer l'opportunité de mise en œuvre des différents projets d'infrastructures de transport

→ Priorité de Type **A**

- ☐ Améliorer le fonctionnement des carrefours critiques et intégrer la logique de gestion proposée dans le cadre du PDS de Liège.

→ Priorité de Type **A**

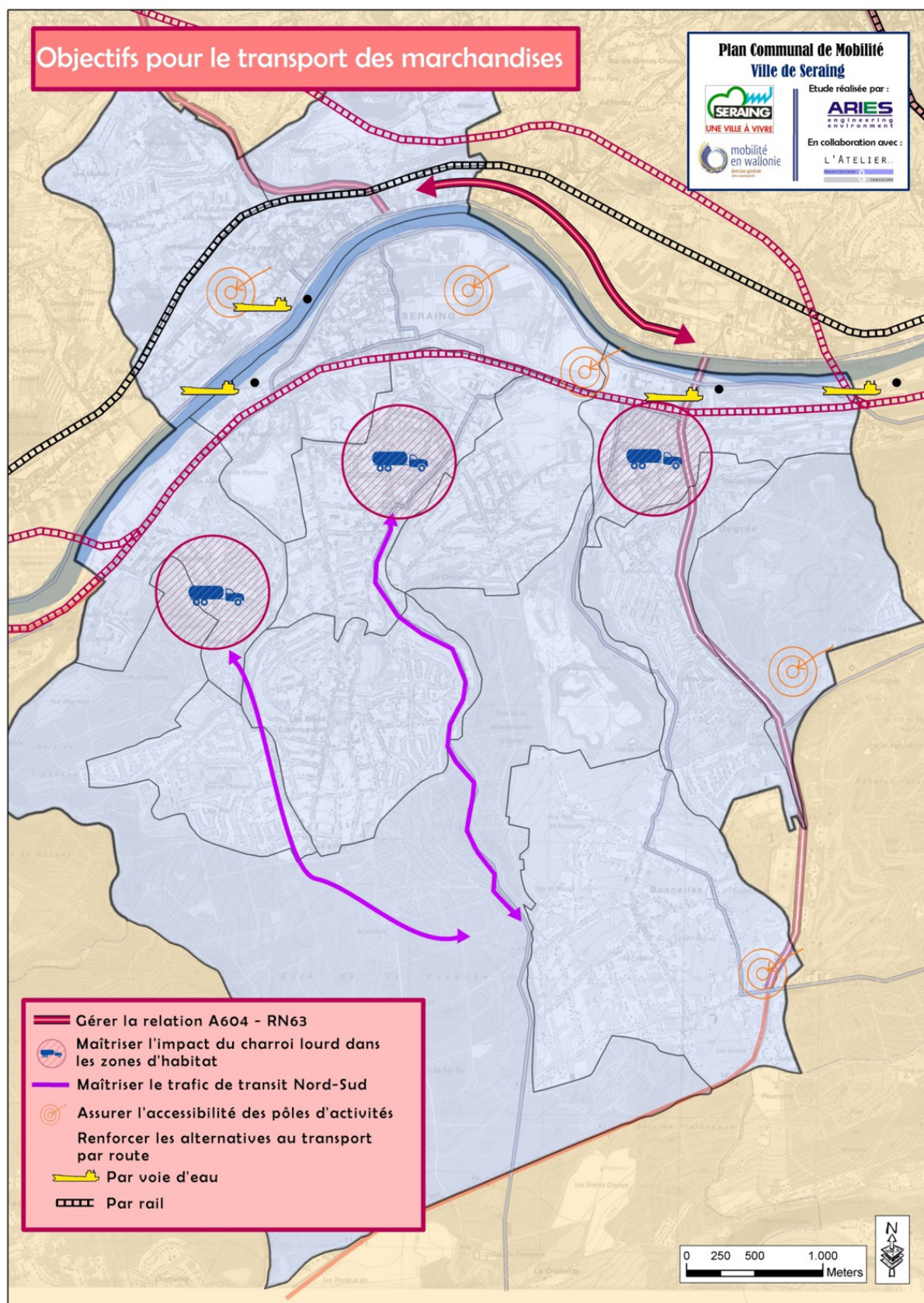


Figure 57 : Limiter les nuisances liées aux flux de poids lourds

4.2.3.4. Le stationnement automobile

A. Thèmes principaux visés

- ☐ C. Améliorer le fonctionnement du réseau routier
- ☐ D. Améliorer le fonctionnement du stationnement dans les principaux centres de l'entité
- ☐ H. Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité.

B. Objectifs particuliers

- ☐ Définir une politique de gestion du stationnement, notamment dans les quartiers à vocation commerciale, en y favorisant le stationnement de courte durée
 - Jemeppe-centre
 - Pairay
 - Fond de Seraing
 - Place Merlot et alentours

→ Priorité de Type **A**
- ☐ Améliorer les conditions de livraisons dans les quartiers commerçants

→ Priorité de Type **B**
- ☐ Organiser le stationnement aux abords des écoles, aux heures d'entrées et sorties des écoles, et le stationnement des enseignants
 - Fond de Seraing

→ Priorité de Type **B**
- ☐ Intégrer les logiques de P+R, P+B du PDS de la Ville de Liège

→ Priorité de Type **B**

Partie VI : Enquête de mobilité sur les objectifs du PCM

1. Introduction

Dans le cadre de la phase « participation citoyenne » du Plan Communal de Mobilité, une large consultation publique présentant les résultats de phases 1 et 2 a été menée dans le courant du mois de janvier 2003.

Cette consultation se présentait sous la forme d'un questionnaire 'toute-boîte' distribué à chaque ménage de l'entité. Le public intéressé par les problématiques de mobilité était alors invité à répondre à ce questionnaire d'enquête.

Les documents de phases 1 et 2 du plan communal étaient consultables durant le mois de janvier à l'Hôtel de Ville de Seraing.

Une présentation publique suivie d'un débat a été organisée le 16 janvier 2003 en soirée. Une conférence de presse avait été organisée dans le courant de la journée.

Le questionnaire avait pour but de connaître les difficultés rencontrées par les habitants de Seraing et chemin faisant leurs attentes et motivations en termes de mobilité. Il doit aussi intégrer la notion de 'réalité perçue' de la mobilité par les citoyens de la commune. Les résultats présentés dans ce rapport ne correspondent par conséquent pas exactement à une réalité technique, mais sont l'expression d'une perception collective des difficultés et des attentes des citoyens en ce qui concerne les déplacements et le cadre de vie.

Les résultats de cette enquête doivent également valider la réflexion sur la définition des objectifs, et recentrer les mesures prioritaires en terme de planning dans le cadre des réalisations concrètes sur le terrain.

2. Le questionnaire d'enquête

Tous les ménages de Seraing ont été invités à donner leur avis en matière de mobilité par le biais de ce questionnaire.

La commune a procédé à une très large diffusion de ce questionnaire puisque environ 29.000 questionnaires ont été distribués début janvier. Les réponses reçues ont été prises en compte jusqu'au 06 février 2003, soit un mois environ après la diffusion.

A cette date, 874 questionnaires ont été complétés et renvoyés via la commune chez ARIES, soit 3% des questionnaires distribués.

En outre, l'application avec laquelle la majorité des personnes ont répondu, traduisait un intérêt certain pour les thèmes abordés et des attentes importantes de la part des citoyens.

Le questionnaire présentait deux types de questions :

- ☐ D'une part des questions à choix multiples, avec un certain nombre de propositions restrictives. La possibilité d'exprimer un avis sur la problématique était généralement proposée.
- ☐ D'autre part, des questions ouvertes où le participant avait le loisir de préciser les difficultés rencontrées ou ses attentes précises.

3. La présentation publique

La présentation publique des 2 premières phases a eu lieu le jeudi 16 janvier au soir. A cette occasion une centaine de personnes étaient présentes.

Les principales problématiques abordées à cette occasion ont eu trait à la sécurité de certains lieux de vie tant pour les riverains que pour les modes doux.

4. Résultats et analyse

4.1. Caractéristiques sociales des enquêtés

4.1.1. Origine des participants

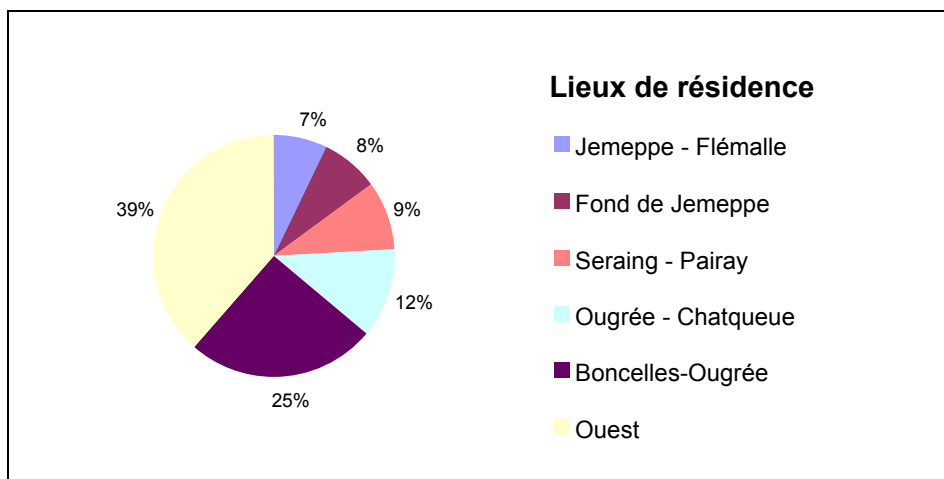


Figure 58 : Lieux de résidence des participants à la consultation publique (635 réponses)

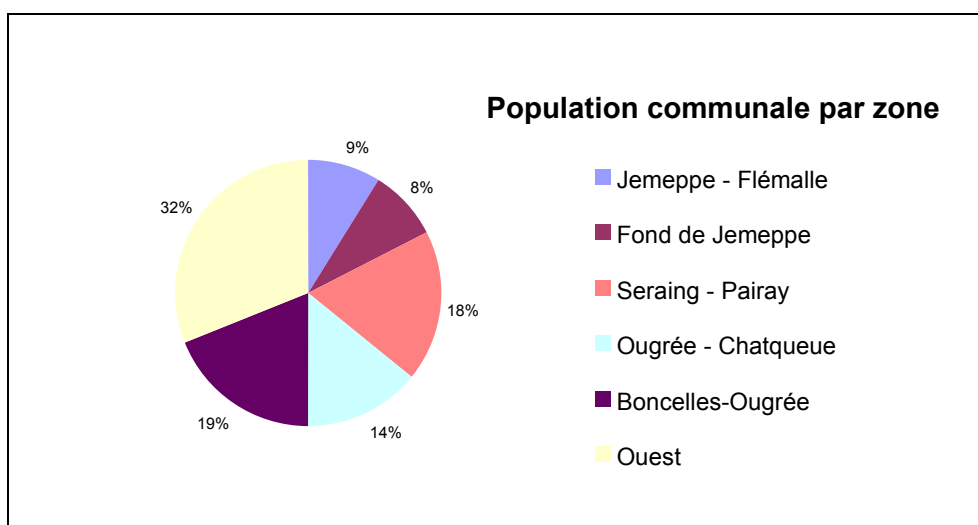


Figure 59 : Répartition de la population communale par zones urbaines (INS 2001)

La répartition des lieux de résidence des participants correspond grossièrement au poids relatif de chaque zone urbaine considérée par rapport à la population communale totale. On peut toutefois noter l'intérêt particulier des habitants de la 'zone ouest' et un désintérêt relatif des habitants de la zone de Seraing-Pairay. Cependant, il faut rappeler qu'il n'existe pas de limite physique précise entre ces deux zones et que certaines voiries les traversent toutes deux. Les résultats présentés doivent être tempérés par cette observation, puisqu'il est nécessaire lors de l'analyse de connecter, arbitrairement, une voirie à une seule zone.

4.1.2. Age de participants

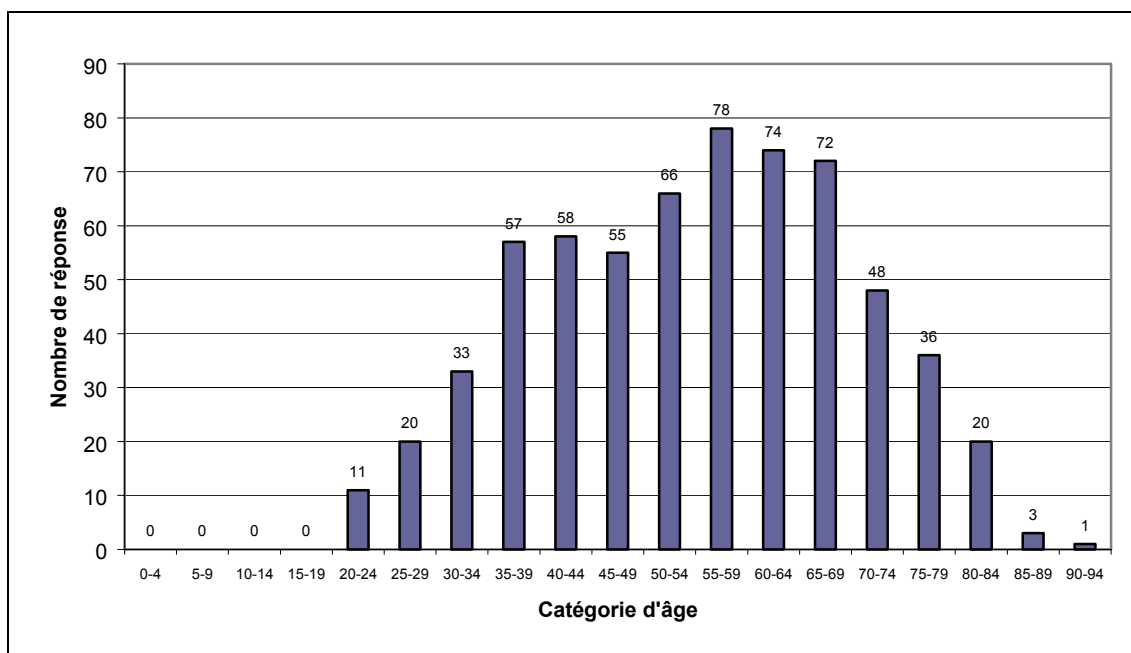


Figure 60 : Structure par âge des participants à la consultation publique – Effectif par classes quinquennales (633 réponses)

On remarque l'absence de représentation des classes d'âges inférieures. On peut expliquer cela par le fait que, dans le cadre d'un toutte-boîte, ce sont souvent les parents ou le 'chef de ménage' qui ont répondu au questionnaire. De plus le questionnaire ne visait pas les jeunes en particulier. Par ailleurs, ceux-ci vivent généralement la mobilité de manière passive.

Il ne faut sans doute pas voir à cela un désintérêt des plus jeunes sérésiens, mais plutôt une dérive du système de distribution du questionnaire et de celui-ci.

4.1.3. Activité professionnelle des habitants intéressés

Seules 573 personnes ont répondu à cette question. Les personnes retraitées représentent environ 40% de ces personnes. Les étudiants, chômeurs et personnes s'occupant du ménage représentent chacun moins de 1% des réponses. Les travailleurs tous secteurs confondus représentent donc environ 60% des réponses. La grande variété des fonctions occupées par ces travailleurs ne permet pas une analyse plus détaillée.

4.2. Le questionnaire d'enquête

4.2.1. Question 1 : Quelles-sont d'après vous les grandes problématiques liées à la mobilité à Seraing ?

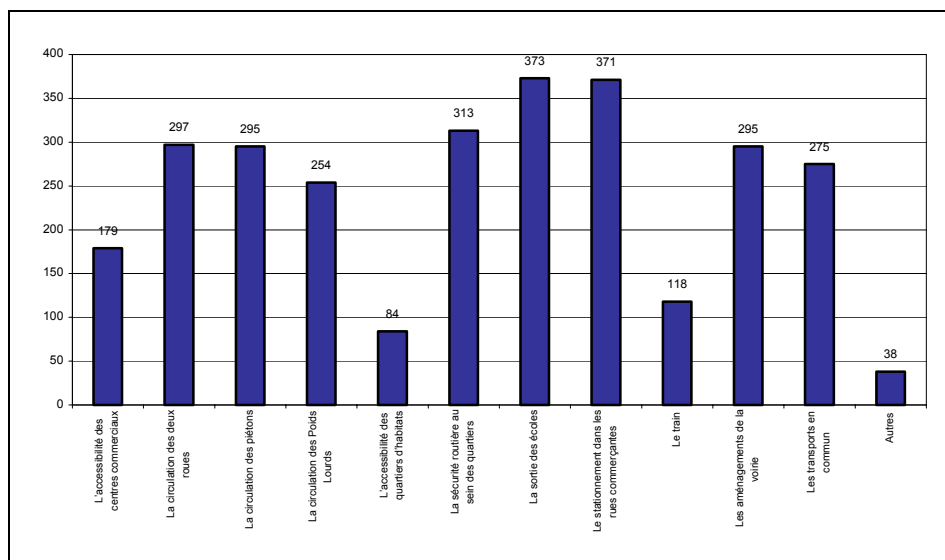


Figure 61 : Fréquence de validation des différentes problématiques en matière de mobilité (874 questionnaires)

Les problématiques majeures observées par les participants à la consultation publique relèvent de la circulation de l'ensemble des usagers et du stationnement.

La **sortie des écoles** est la problématique la plus souvent évoquée (373 réponses). Les problèmes principaux identifiés par les participants sont le stationnement illicite aux abords des écoles (42) et le manque de place disponible pour les stationnement (10). L'insécurité est également perçue aux abords des écoles, principalement du fait des vitesses excessives de certains automobilistes (23).

Le **stationnement** dans les zones commerçantes est également un problème fréquemment cité (371 réponses) et plus particulièrement le manque de places (19) et le stationnement illicite (25) qui lui est corrélé.

La **sécurité routière** est considérée comme problématique, principalement du fait des vitesses excessives, d'un manque d'aménagements (zones 30, casses-vitesses, passages pour piétons) et du manque de civisme de certains conducteurs qui ne respectent pas le code de la route et sont insuffisamment réprimés par la police.

La **circulation des modes doux** est un problème important cité par près de 300 personnes. Le manque de pistes cyclables est très fréquemment regretté par les habitants (44). Pour les piétons, l'entrave des cheminements par les véhicules en stationnement illicite sur les trottoirs (24) et la mauvaise qualité des trottoirs (49) (manque d'entretien) sont les plus fréquemment invoqués. Ces deux derniers éléments sont évidemment liés.

La **circulation des poids lourds** est considérée par beaucoup comme trop importante et ce particulièrement dans les centres. La vitesse excessive et l'étroitesse de certaines voiries sont également évoquées dans une moindre mesure.

La problématique du transport en commun est importante mais moins souvent évoquée. La fréquence, les temps de parcours, les itinéraires et la mauvaise desserte des hauteurs de Seraing sont les plus régulièrement cités. L'absence de gare SNCB en rive droite est le plus gros problème perçu par les habitants dans la problématique du train (40).

L'accessibilité des quartiers et des centres commerciaux est globalement perçue comme étant satisfaisante.

Enfin signalons que les 38 réponses 'autres' identifient des problèmes principalement dans les aménagements (éclairage, abribus, bancs, trottoirs trop haut), mais aussi pour la circulation des PMR (10) et le manque de présence policière.

Il semble au vu des réponses obtenues à ces questions, que les principales problématiques ont été identifiées dans le cadre de la première phase. Il semble que les problématiques liées au stationnement (aux abords des écoles ou dans les centres commerciaux) sont très importantes aux yeux des citoyens.

Les problématiques liées aux transports en commun semblent être secondaires dans les préoccupations des habitants même si elles restent importantes notamment dans la desserte des hauteurs de Seraing.

4.2.2. Question 2 : Utilisez-vous les transports en commun lors de vos déplacements ?

Pas d'avis

Si OUI, quels problèmes rencontrez-vous ?

- Trop peu de bus par jour
- Horaires peu adaptés
- Retards trop fréquents
- Manque de places dans le bus
- Mauvaise localisation des arrêts
- Autres

Si NON, pourquoi ne les utilisez-vous pas ?

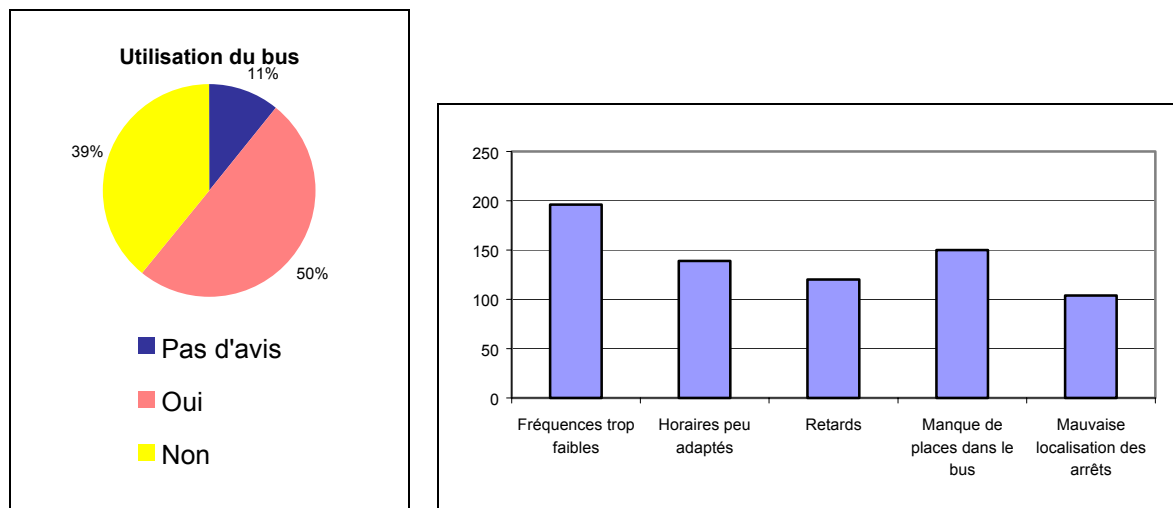


Figure 62 : Utilisation du bus par les participants (874 réponses, les non-réponses ont été considérés comme une réponse sans avis)

Le nombre de personnes qui estime ne pas avoir d'avis est de 94 individus, soit 11% des participants ayant répondu à cette question.

Les résultats montrent que 50% des participants prennent le bus.

Ils estiment globalement que la faible fréquence des bus est le problème majeur du service TEC. Les principaux problèmes en terme de **fréquence** énoncés par les participants est le manque de bus vers plusieurs pôles très fréquemment cités :

- ☐ Bonnelles - Sart Tilman - CHU
- ☐ Ougrée-Haut

Il semble qu'en dehors de ces pôles qui ont, par ailleurs, été identifiés dans le diagnostic, le service convienne bien en terme de fréquences des bus. Le manque de bus le week-end et le soir est également fréquemment déploré.

Les principaux problèmes évoqués pour préciser les problèmes rencontrés en terme de mauvaise adaptation des **horaires** sont les correspondances inefficaces ou inexistantes entre les lignes de bus et les arrêts SNCB.

La problématique du retard des bus est citée, mais aucun problème particulier n'est mentionné. Pour plusieurs personnes, il semble que le problème des retards concerne principalement les grèves de bus.

Le manque de place dans le bus est fréquemment cité aux heures de pointe. Toutefois aucune ligne particulière n'est mentionnée par les habitants.

La localisation des arrêts semble ne pas poser de problèmes majeurs. Certains regrets sont émis quant à l'éloignement de certains arrêts notamment dans le quartier des Biens Communaux.

Les non-utilisateurs évoquent différents éléments généralement connus pour expliquer leur non-utilisation des transports en commun. Le confort et les facilités de la voiture personnelle sont les principaux arguments cités, de même que les temps de trajet non compétitifs du bus et l'inadaptation de certaines lignes aux trajets 'domicile-travail'.

La fréquence des bus et le manque de place sont les problématiques les plus citées par les utilisateurs et la facilité de la voiture personnelle par les non-utilisateurs. Rappelons toutefois que les principaux utilisateurs du bus sont les scolaires qui n'ont malheureusement pas répondu à ce questionnaire.

4.2.3. Question 3 : Comment caractériseriez-vous la sécurité routière au sein de l'entité ? Quelles sont les zones qui vous paraissent les plus dangereuses ?

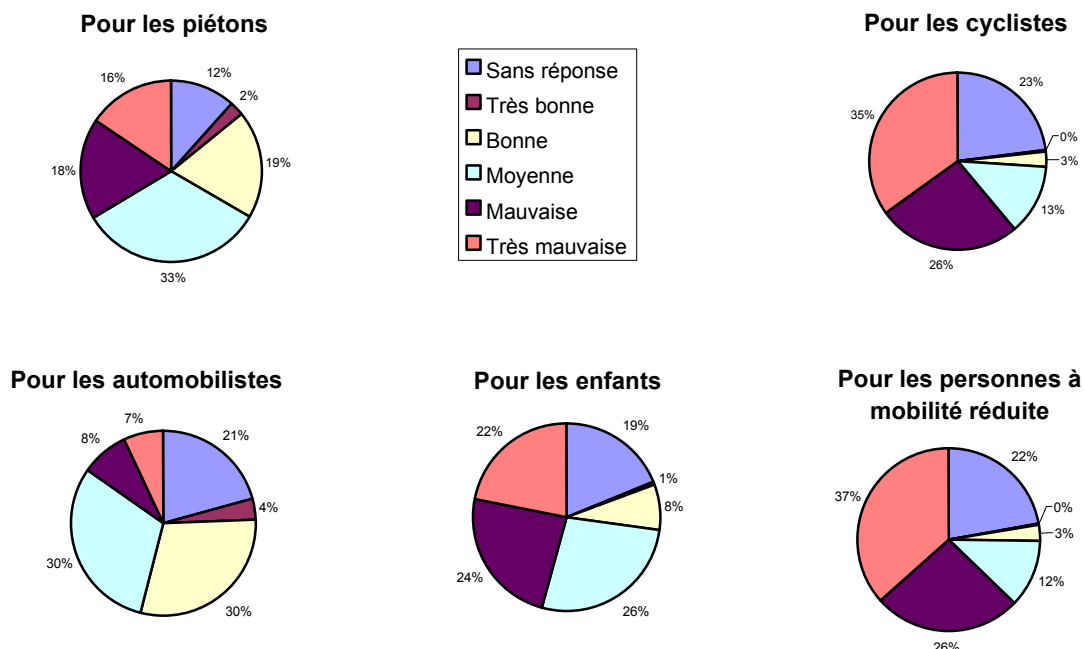


Figure 6 : Caractérisation de la sécurité routière au sein de l'entité (874 questionnaires)

Seule 57 des personnes ayant participé à l'enquête n'ont pas répondu à cette question.

Une grande partie des participants (33%) trouve la sécurité routière des **piétons** 'moyenne'. Le nombre de personnes qui jugent la sécurité piétonne 'bonne' est presque équivalent au nombre de personnes qui la jugent 'mauvaise'. Par contre, il y en a beaucoup plus qui la trouvent 'très mauvaise' que 'très bonne'. La synthèse des résultats montre donc une insatisfaction moyenne des participants vis-à-vis de la sécurité des piétons. Les problèmes cités sont : le manque de trottoirs, leur étroitesse et leur manque d'entretien, le stationnement illicite, le manque de passage pour piétons. Les zones qui leur paraissent dangereuses sont essentiellement le pont de Seraing, la rue de Plainevaux et la route de Rotheux, les rues du quartier du Pairay et les abords d'écoles.

En ce qui concerne la sécurité des **cyclistes**, une très grande majorité de participants la trouve 'mauvaise' (228) ou 'très mauvaise' (305). Ils regrettent surtout le manque de pistes cyclables et d'autres aménagements. Les zones considérées comme dangereuses sont principalement les quais et la traversée de la Meuse, certains carrefours comme celui de Boncelles. On constate un taux de non réponse relativement élevé qui traduit sans doute une certaine méconnaissance des difficultés rencontrées dans les cheminements cyclables.

Dans l'ensemble, les participants jugent la sécurité des **automobilistes** 'moyenne' (269) à 'bonne' (258). Plus de 130 personnes la trouvent cependant 'mauvaise', voire 'très mauvaise'. Les problèmes mis en évidence concernent la vitesse excessive, le stationnement illicite et l'entretien des voiries. Les zones dangereuses citées le plus souvent sont le pont de Seraing, le boulevard Pasteur et la rue de Plainevaux.

La majorité des participants à la consultation publique jugent la sécurité des **enfants** peu satisfaisante. 191 individus la trouvent 'mauvaise' et 209 'très mauvaise'. Un nombre important (236) a cependant un avis plus modéré sur la question. Les mêmes problèmes que ceux recensés pour les piétons sont évoqués par les participants. L'accent est mis sur les abords des écoles (sans plus de précision).

Les résultats concernant les **personnes à mobilité réduite** montrent clairement que les enquêtés perçoivent un très grand manque de sécurité pour cette catégorie d'usagers. Les trottoirs peu adaptés (trop élevé, peu entretenu), le stationnement illicite, le manque général d'infrastructures sont des problèmes fréquemment relevés, particulièrement aux abords du Pairay et du Pont de Seraing. On constate un taux de non réponse relativement élevé qui traduit sans doute une certaine méconnaissance des difficultés rencontrées par les PMR dans leurs déplacements.

Il apparaît que les participants ont une perception très négative en terme de sécurité surtout pour les usagers faibles. En effet la sécurité est perçue la meilleure au volant d'une voiture. Au travers des réponses fournies, on constate que les habitants perçoivent un manque important en matière d'infrastructures (pistes cyclables, trottoirs, passages piétons) ainsi que le manque d'entretien des infrastructures existantes.

4.2.4. Question 4 : Rencontrez-vous des difficultés en matière de stationnement aux abords des rues commerçantes?

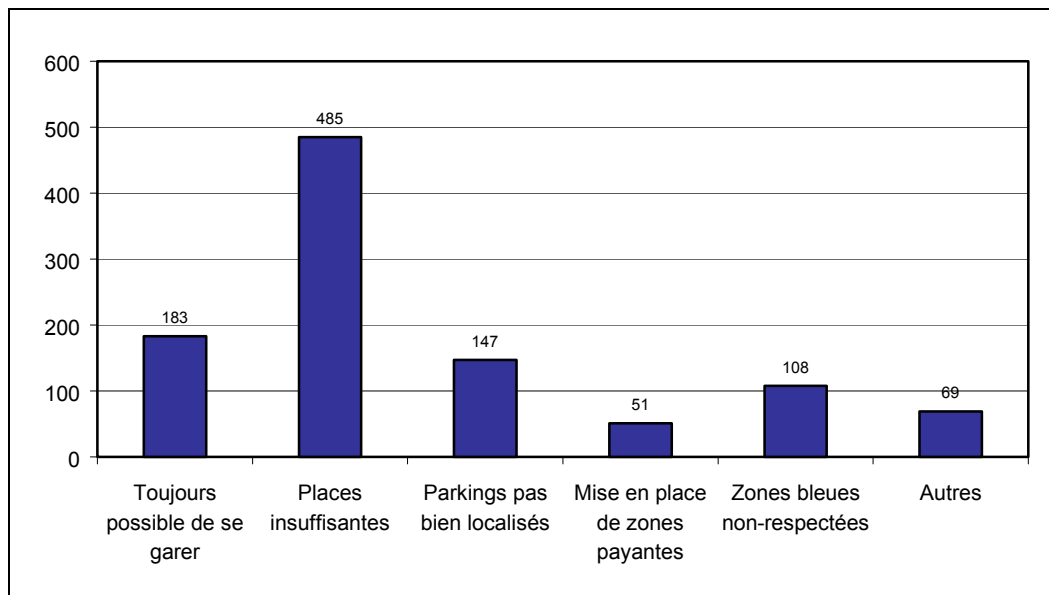


Figure 7 : Fréquence de validation des difficultés en matière de stationnement aux abords des rues commerçantes (874 questionnaires)

Le problème du stationnement aux abords des zones commerçantes a été invoqué par un grand nombre de participants dans la première question.

Le **nombre de places insuffisant** est la problématique la plus souvent évoquée (486). La zone posant problème le plus fréquemment est le quartier du Pairay (14).

Un nombre moindre de participants (183), mais cependant important de personnes éprouve par contre peu de difficultés à stationner. Elles trouvent qu'il est **toujours possible de se garer**. La marche à pied est dès lors souvent invoquée pour effectuer les quelques mètres joignant la zone de stationnement et les commerces.

Plus de 147 personnes pensent que les places de parking ne sont **pas bien localisées** et 108 jugent que les **zones bleues** en place ne sont **pas bien respectées** par les usagers. Toutefois une petite partie des enquêtés (51) aimerait que des **zones payantes** soient installées.

En ce qui concerne les **autres** difficultés en matière de stationnement, plusieurs enquêtés (19) condamnent le stationnement illicite, surtout sur les places réservées aux personnes à mobilité réduite. Certains considèrent que celles-ci sont trop peu nombreuses (14).

Il apparaît au vu des réponses que la population perçoit un manque de places de stationnement tant aux abords des commerces qu'aux abords des écoles (question 1). La solution la plus efficace serait pour beaucoup d'augmenter le nombre de places de stationnement ; une partie de la population prône l'instauration du stationnement payant à des tarifs raisonnables et en certains endroits seulement. L'incivisme des automobilistes est très souvent invoqué et beaucoup souhaiteraient un contrôle policier plus efficace notamment pour condamner les usagers en stationnement illicite sur les trottoirs, particulièrement aux heures d'entrées et de sorties des écoles.

4.2.5. Question 5 : Que pensez-vous des liaisons cyclables à Seraing ?

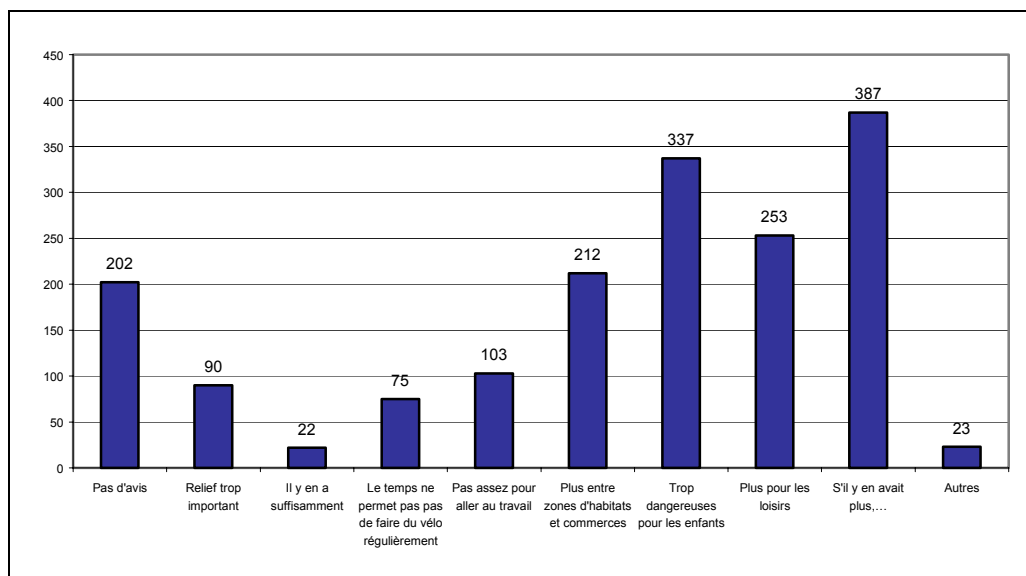


Figure 8 : Fréquence de validation des difficultés en matière de stationnement aux abords des rues commerçantes (874 questionnaires)

On observe que 44% des participants à la consultation publique affirment qu'ils utiliseraient les pistes cyclables s'il y en avait plus. Beaucoup voudraient plus de liaisons, notamment pour relier les zones d'habitats aux zones de commerces (212), mais aussi pour leurs activités de loisirs (253). L'offre en liaisons cyclables semble donc insuffisante pour la majorité des enquêtés. Il en faudrait plus, et mieux sécurisées pour leurs enfants.

Notons toutefois qu'un nombre de participant non négligeable (202) n'a pas d'avis sur la question, que certains trouvent la pratique du vélo incompatible avec le relief de la commune (75) ou avec la météo (90).

Les enquêtés semblent voir le vélo plus comme un moyen de se déplacer pour aller faire une course ou pour se divertir que pour les déplacements vers le lieu de travail.

S'il a déjà été montré que les infrastructures actuelles paraissent insuffisantes aux habitants, il est important de noter que le relief important et la météo défavorable sont des arguments peu utilisés par les habitants qui affirment qu'ils utiliseraient plus volontiers le vélo s'il y'avait plus de pistes cyclables et ce principalement dans le cadre des activités de loisirs et des achats quotidiens.

4.2.6. Question 6 : Pensez-vous qu'il existe des problèmes au niveau des cheminements piétons ?

Pas d'avis

Si OUI, où souhaiteriez-vous qu'ils soient améliorés :

- Aux abords des écoles
- Dans les rues commerçantes
- Entre les zones de stationnement et les commerces
- Dans les quartiers d'habitat
- Entre les arrêts de bus et les écoles

Autres suggestions

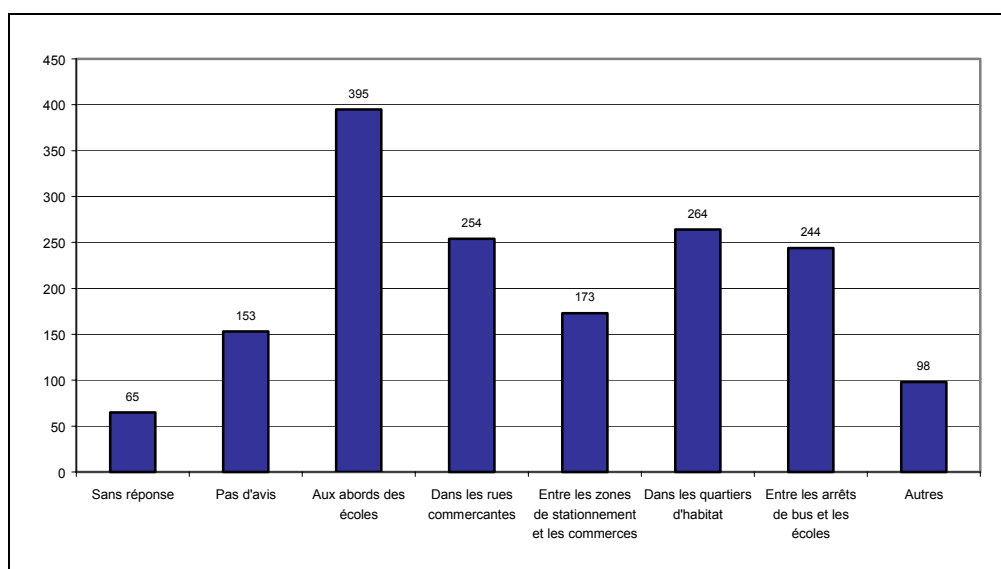


Figure 9 : Fréquence de validation sur les problématiques au niveau des cheminements piétons (874 questionnaires)

656 des personnes enquêtées pensent qu'il existe des problèmes au niveau des cheminements piétons, alors que 65 n'ont pas donné de réponse et 153 n'ont pas d'avis sur la question.

En ce qui concerne les améliorations, une majorité des réponses concerne les abords des écoles, où le manque de sécurité pour les enfants. Les autres lieux proposés ne sont pas en reste ; les enquêtés souhaiteraient que les cheminements piétons soient améliorés dans beaucoup d'endroits, surtout les lieux fort fréquentés. Ils se plaignent principalement du non-respect des limitations de vitesse par les automobilistes, du stationnement illicite, de l'étroitesse des trottoirs (voire de leur absence) et de leur manque d'entretien, du manque de passages pour piétons.

4.2.7. Question 7 : Utilisez-vous le train dans vos déplacements ? Si oui, vers où et dans quel but utilisez-vous le train ? Si non, pourquoi ne l'utilisez-vous pas ?

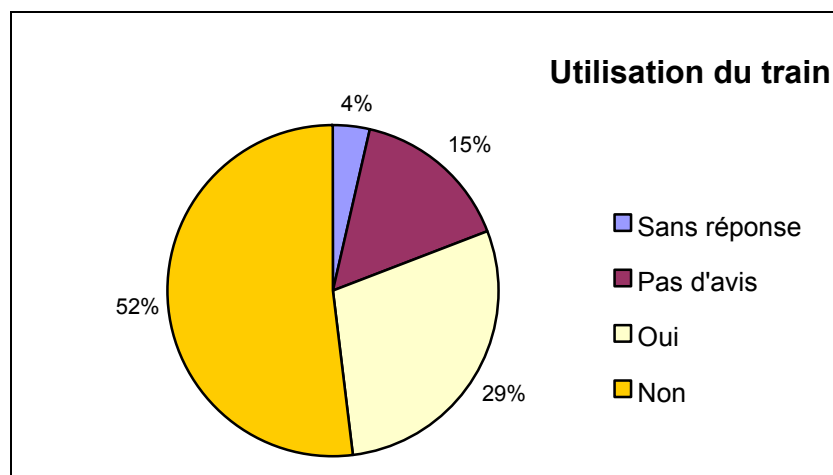


Figure 10 : Utilisation du train (874 questionnaires)

29% des personnes ayant répondu au questionnaire disent utiliser le train. Ces personnes l'utilisent principalement dans leurs déplacements de loisirs. Ces déplacements de loisir se font essentiellement vers la côte belge, l'Ardenne et vers des villes telles que Bruxelles ou Namur.

Certains utilisent également le train pour se rendre au travail (invoqué à 40 reprises). Dans ce cas, Bruxelles est la destination la plus fréquente. Notons que certaines personnes utilisent le train pour se rendre à Liège.

Aucune information sur la fréquence d'utilisation du train n'était demandée. On peut cependant supposer que les déplacements dans le cadre des loisirs sont assez ponctuels, alors que ceux effectués pour se rendre au travail concernent des navetteurs réguliers.

Dans les 52% qui n'utilisent pas le train, beaucoup préfèrent la voiture pour des raisons pratiques et pécuniaires. Beaucoup invoquent également le fait qu'il n'y a pas de gare à Seraing et que la gare la plus proche est trop éloignée de leur domicile ou peu accessible autrement qu'en voiture.

4.2.8. Question 8 : L'accessibilité générale de la Ville de Seraing est :

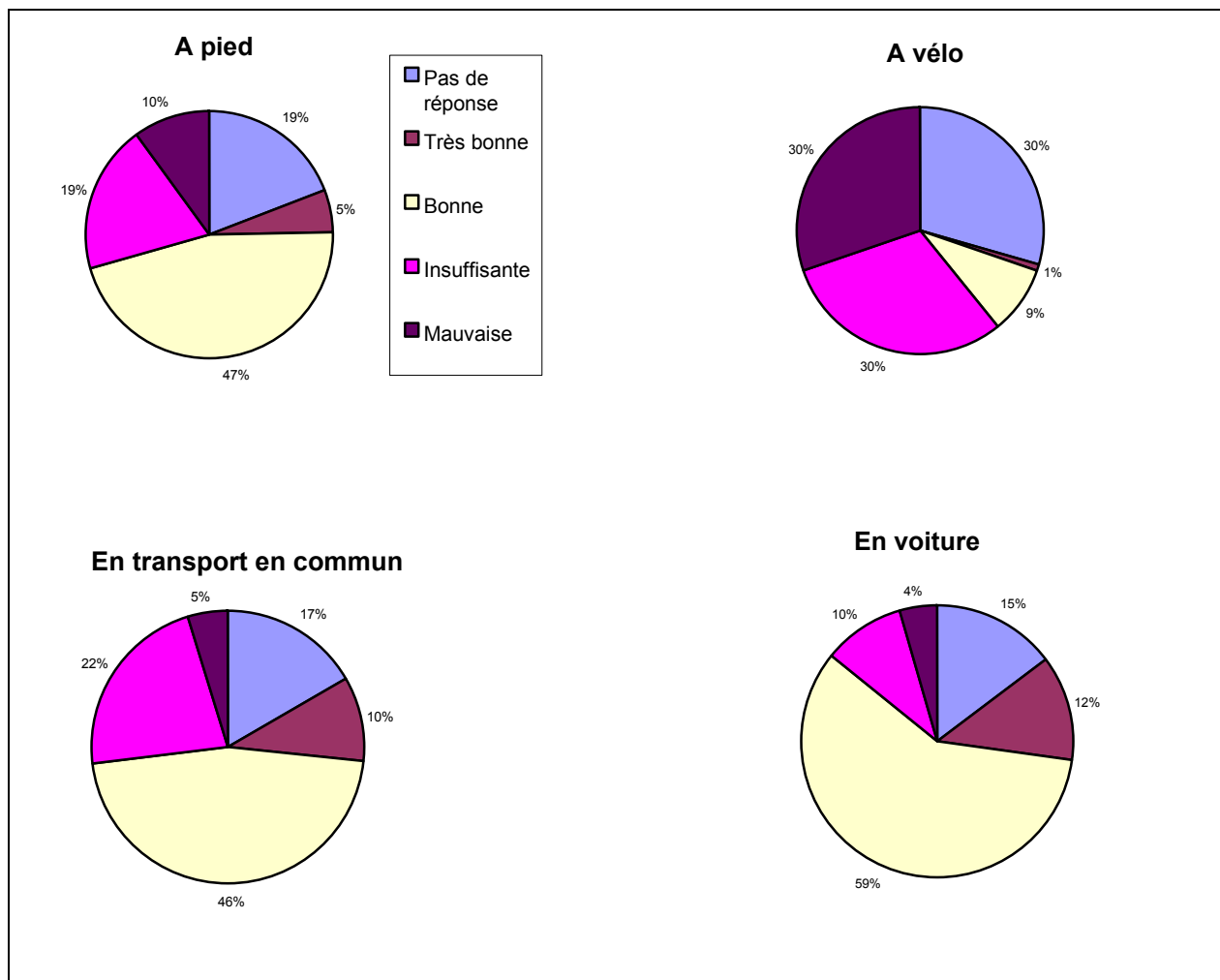


Figure 11 : Accessibilité de la Ville de Seraing (874 questionnaires)

Le taux d'abstention à cette question est à peu près le même en ce qui concerne l'accessibilité à pied, en transport en commun et en voiture (entre 15 et 20%), alors que pour le vélo, il atteint 30%. Ceci est sans doute dû au fait que beaucoup se sentent moins concernés par les déplacements cyclables que par les autres modes.

Les réponses des personnes questionnées sont, dans l'ensemble, assez modérées ; la part des réponses 'Très bonne' et 'Mauvaise' est faible sauf dans le cas du **vélo** où une part importante des enquêtés trouve l'accessibilité 'Mauvaise'.

En ce qui concerne les déplacements **à pied**, 450 personnes estiment que l'accessibilité de la Ville de Seraing est bonne, voire très bonne.

D'après une majorité d'enquêtés, les **transports en commun** et surtout la **voiture** semblent permettre une bonne accessibilité de la Ville. Les problèmes en voiture sont rencontrés essentiellement sur le pont de Seraing. Concernant le bus, certains regrettent toujours l'absence de ligne vers Boncelles et le Sart-Tilman.

4.2.9. Question 9 : Pour vous quelles sont les problématiques auxquelles il faut trouver une solution prioritairement ?

	Nombre de première place	Nombre de fois dans les 3 premières places
Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers au sein de l'entité	115	479
Améliorer le fonctionnement du réseau de transport en commun	82	321
Limiter les nuisances liées aux flux de poids lourds au sein de l'entité	61	406
Assurer la cohérence entre la politique d'aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité	56	347
Améliorer le fonctionnement du réseau routier	46	385
Améliorer le fonctionnement du stationnement dans les principaux centres de l'entité	46	347
Améliorer les conditions de déplacements des modes doux	30	281
Inscrire l'entité dans la communauté urbaine de liège et constituer une agglomération de taille suffisante pour s'assurer une place dans le concert des grandes métropoles	27	155

Tableau 31 : les objectifs du plan communal (874 questionnaires, 463 réponses)

Signalons tout d'abord que sur 874 personnes, 411 n'ont pas du tout répondu à cette question.

Etant donné la variabilité des préoccupations des participants, il est peu aisé de donner un classement traduisant les principales problématiques auxquelles une solution doit être trouvée. Cette question compare l'importance accordée par les enquêtés à chaque thème, considéré individuellement dans les questions précédentes, et à deux propositions un peu moins concrètes (aménagement du territoire/communauté urbaine). Il est intéressant de la mettre en parallèle avec la question n°1 qui demandait quelles étaient les principales problématiques en matière de mobilité. Selon la méthode d'analyse effectuée, il existe effectivement des variations dans l'ordre d'importance de ces problématiques. Des conclusions peuvent néanmoins être tirées :

'Assurer la sécurité de l'ensemble des usagers au sein de l'entité', peut être considérée comme la problématique pour laquelle il faut trouver une solution prioritairement. En effet, 115 personnes placent cette proposition en tête de leur classement. On la retrouve 479 fois dans les trois premières places du classement des participants. Cette sensibilité qui concerne directement l'intégrité propre des Sérésiens avait déjà été mise en évidence dans certaines questions précédentes. A la question 1, elle ne constituait pourtant que la troisième problématique mise en évidence. Les participants pensent donc que la sécurité n'est pas le plus gros problème de la Ville de Seraing en matière de mobilité mais, qu'elle doit cependant constituer une priorité en terme de mise en œuvre.

‘Limiter les nuisances liées aux flux de poids lourds au sein de l’entité’ apparaît comme une problématique à résoudre rapidement également. 61 personnes classent cette proposition en tête de leur classement et elle est reprise 406 fois dans les trois premières places. La problématique des poids lourds avait été peu envisagée lors des questions précédentes. Grâce à cette question-ci, on se rend compte de l’importance de la gêne causée par ces flux aux habitants. Limiter les nuisances dues à ces déplacements s’avère être une priorité dans les souhaits des enquêtés.

‘Améliorer le fonctionnement du réseau routier’ est également perçu comme un élément important en matière de mobilité à Seraing. Cette proposition est placée 46 fois en première place et est reprise 385 fois dans les 3 premières positions du classement.

‘Assurer la cohérence entre la politique d’aménagement du territoire et urbain, et la politique de mobilité’. Bien qu’il n’ait jusque là pas été abordée directement dans le questionnaire, cet objectif est placé 56 fois en tête du classement et 347 fois dans les trois premières positions. L’importance donnée à cet objectif renforce les remarques émises régulièrement au travers des différentes questions sur la qualité de l’espace public en général et de certains aménagements en faveur des modes doux notamment.

‘Améliorer le fonctionnement du stationnement dans les principaux centres de l’entité’ est un objectif pour lequel on ne peut s’étonner du peu d’intérêt porté par les sérésiens à ce stade. En effet, dans la question 1, le problème du stationnement avait retenu l’attention d’un très grand nombre de participants. Nous voyons ici que, pour les enquêtés, il ne doit pourtant pas constituer une priorité absolue. Toutefois, il faut rappeler que la première question traitait du stationnement au sein des centres commerciaux, alors qu’ici l’objectif porte sur le stationnement dans les principaux centres de l’entité sans autres précisions. Le diagnostic a en effet montré que en dehors de certains centres commerciaux et scolaires, les possibilités de stationnement étaient largement suffisantes.

‘Améliorer les conditions de déplacements des modes doux’ et ‘Inscrire l’entité dans la communauté urbaine de liège et constituer une agglomération de taille suffisante pour s’assurer une place dans le concert des grandes métropoles’ sont les objectifs qui semblent au travers de cette question les moins importantes. Cela peut étonner pour les modes doux, mais il faut préciser que le terme modes doux est employé pour la première fois dans cette question. La ‘non compréhension’ de ce que sont les modes doux peut sans doute expliquer en partie ce désintérêt relatif.

Enfin l’implication d’une bonne intégration de la Ville de Seraing au sein de l’agglomération liégeoise au niveau de la mobilité, a sans doute difficilement été perçue et n’est certainement pas la priorité des habitants de la Ville qui énoncent régulièrement au travers de ce questionnaire les problèmes qu’ils rencontrent au quotidien.

‘Améliorer le fonctionnement du réseau de transport en commun’ est un objectif un peu particulier puisque l’amélioration des transports en commun est citée 82 fois comme objectif prioritaire mais se retrouve seulement 321 fois dans les 3 premières positions. On peut expliquer cette observation par le fait que les non-utilisateurs du bus ne pensent pas qu’il s’agit d’une priorité alors que les utilisateurs ont un avis contraire et qu’il leur paraît très important d’améliorer le service transport en commun.

I.1.1. Question 10 : Quels conseils donneriez-vous à la Ville de Seraing pour améliorer la mobilité au sein de son territoire ?

Cette question constitue la seule question complètement ouverte de l'enquête et, par ce fait, la synthèse de ses résultats constitue un exercice qui ne saurait être exhaustif. Nous allons cependant essayer de faire ressortir les principaux conseils donnés par les 586 participants à la consultation qui se sont donnés la peine de répondre à cette question.

Les réponses obtenues sont pour la plupart assez général et concernent peu d'endroit précis.

Les conseils les plus souvent exprimés touchent les transports en commun et principalement les lignes de bus. Beaucoup proposent d'étendre le réseau TEC pour une meilleure desserte des quartiers et d'augmenter la fréquence des bus. Par rapport à la question 2, aucune nouvelle idée majeure n'apparaît. Citons toutefois une idée assez originale : des liaisons fluviales vers Liège et Huy.

Beaucoup aimeraient que le code de la route soit mieux respecté, surtout au niveau du stationnement illicite et des excès de vitesse.

La limitation des flux de poids lourd, principalement dans le centre et les petites rues, est un conseil qui revient souvent aussi.

Un autre conseil fréquemment cité est l'entretien des voiries et des trottoirs, l'aménagement de ceux-ci pour assurer une bonne sécurité aux piétons (plus large, surtout au niveau des centres commerciaux), l'augmentation du nombre de passages pour piétons.

A propos du stationnement, certains voudraient le limiter dans le centre et installer des parkings plus en périphérie. D'autres disent simplement vouloir plus de places pour stationner.

Notons encore des avis divergents concernant ronds-points, casses-vitesses. Certains en voudraient plus (casses-vitesses dans les quartiers résidentiels) et d'autres voudraient en supprimer. Il faudrait donc voir au cas par cas les différentes propositions pour décider des meilleures solutions.

Enfin, le développement de pistes cyclables est conseillé par un nombre non négligeable de personnes.

I.1.2. Question 11 : Comment caractérisez-vous les différents objectifs validés par la commune ?

	Pas d'avis	Très important	Important	Intéressant	Superflu	Inadapté
Sécuriser les tronçons et carrefours dangereux du réseau routier (pont de Seraing, carrefour de Gonhy, carrefour rue Nihar, etc.)	104	58,18%	27,53%	12,73%	0,91%	0,65%
Maîtriser le trafic et les vitesses dans les quartiers d'habitat en définissant notamment des entrées d'agglomération	101	56,66%	26,39%	11,90%	2,98%	2,07%
Améliorer les conditions de déplacements des piétons, en particulier vers les écoles	106	56,12%	26,95%	13,28%	2,34%	1,30%
Améliorer les liaisons en transports en commun entre les différents pôles de la commune et les pôles voisins (vers le Sart-Tilman, Bierset, etc.)	85	47,66%	30,67%	18,00%	2,15%	1,52%
Organiser le stationnement aux abords des écoles, aux heures d'entrée et de sortie des écoles, ainsi que le stationnement des enseignants	105	52,80%	26,40%	16,51%	2,86%	1,43%
Fluidifier la traversée de la Meuse au niveau du pont de Seraing notamment	121	46,48%	27,09%	21,78%	2,92%	1,73%
Hiérarchiser les routes accessibles aux poids lourds et mettre en place une signalisation adéquate	129	43,49%	28,19%	23,76%	3,62%	0,94%
Structurer le territoire de manière cohérente avec la politique de déplacement en veillant à assurer la sécurité des usagers dans les différents aménagements	144	44,25%	31,51%	20,82%	2,05%	1,37%
Assurer l'intégration du réseau de transports en commun sérésien dans un réseau de transports en commun d'agglomération performant	125	40,99%	28,97%	23,50%	4,94%	1,60%
Assurer la desserte en transport collectif de tous les quartiers et de tous les pôles principaux de l'entité	134	38,65%	30,68%	22,70%	6,08%	1,89%
Améliorer le jalonnement et la signalisation routière	137	33,24%	32,29%	27,41%	5,29%	1,76%
Intégrer les projets de développement d'un réseau cyclable, et assurer sa valorisation (projet RAVeL, projet FEDER, etc.)	126	27,67%	19,92%	33,96%	13,50%	4,95%
Aménager et jalonner des itinéraires cyclables sécurisés vers les zones commerciales, en dehors des grands axes de circulation	127	25,97%	22,36%	32,93%	12,45%	6,29%
Améliorer les conditions de livraisons dans les quartiers commerçants	163	20,53%	34,74%	37,55%	5,20%	1,97%
Définir une politique de gestion du stationnement, notamment dans les quartiers à vocation commerciale, en y favorisant le stationnement de longue durée	145	24,42%	27,43%	31,28%	11,52%	5,35%
Maîtriser le trafic de transit nord-sud sur la rive droite de Seraing	188	21,87%	30,90%	40,38%	5,54%	1,31%
Développer des dispositifs de stationnement pour les vélos au niveau de tous les pôles administratifs, commerçants, culturels et sportifs de l'entité	134	18,65%	21,89%	37,43%	18,24%	3,78%
Hiérarchiser le réseau routier en différentes catégories d'axes (voiries locales, voiries de desserte, axes de transit, etc.)	175	14,88%	29,18%	38,48%	14,45%	3,00%
Améliorer les liaisons entre la A604 et la RN63, en réorganisant la gestion des différents types de trafic (transit, accessibilité, etc.)	205	18,98%	26,91%	44,39%	7,77%	1,94%
Améliorer les relations interquartiers est-ouest sur la rive droite de Seraing	180	14,99%	21,76%	46,83%	14,41%	2,02%
Etudier la possibilité de renforcer la desserte régionale et urbaine par le chemin de fer	152	13,99%	19,11%	37,12%	22,30%	7,48%
Etudier les possibilités de mettre en place une desserte ferroviaire en rive droite de la Meuse	147	14,72%	14,86%	36,18%	25,17%	9,08%

Tableau 1: Caractérisation des objectifs validés par la commune par ordre d'importance aux yeux des participants à l'enquête (874 questionnaires)

Tout d'abord, il faut noter que 40 personnes ont renvoyé le questionnaire sans avoir répondu à cette question.

Elle nous permet d'estimer l'importance qu'accordent les enquêtés aux objectifs validés par la commune et de voir si le niveau de priorité attribué par la commune à chaque objectif correspond aux attentes de la population.

On constate que la sécurité est à nouveau considéré comme un objectif qui a le plus d'importance pour les participants et notamment au niveau des tronçons et carrefours du réseau routier réputés dangereux et des quartiers d'habitats (Plus de 55% de réponses 'très important).

Les objectifs visant à améliorer les cheminements vers les écoles sont également fortement plébiscitée par les habitants, tant pour la sécurisation des cheminements modes doux que pour le stationnement des véhicules aux abords des écoles (Plus de 50% de réponses 'très important').

L'amélioration des transports en commun apparaît ici comme important notamment dans les liaisons vers les pôles voisins que sont le Sart-Tilman ou Bierset (Plus de 40% de 'très important'). Par contre, il faut constater que les objectifs visant à renforcer la desserte en train de l'entité sont très souvent considérés comme étant 'superflu' ou 'inadapté' (plus de 20% de 'superflu').

Les objectifs visant une meilleure gestion du trafic ont été considérés de manière très variable. Si la fluidification de la traversée de la Meuse semble importante, la hiérarchie du réseau ou l'amélioration des relations est-ouest paraissent moins importantes aux yeux des habitants. Sans doute que le caractère plus technique de ces deux dernières est moins bien perçu pour les habitants en terme d'amélioration du réseau.

L'amélioration des infrastructures cyclables est plutôt perçue comme un objectif intéressant et ne semble pas constituer une priorité pour les habitants.

Enfin, la meilleure gestion du stationnement, tant en terme de gestion du stationnement automobile, que des livraisons ou du stationnement vélo semblent être perçue comme un objectif intéressant sans constituer une priorité pour les habitants.

4.3. Conclusions

La première conclusion a trait à l'intérêt manifesté par les citoyens. Si le taux de réponse est moyen (environ 900 questionnaires rentrés), il faut souligner l'application avec laquelle les réponses ont été souvent formulées. Les participants ont montré, par l'intermédiaire de ce questionnaire un intérêt certain pour le thème général de la mobilité.

Cependant les résultats à retirer de la consultation publique valent beaucoup plus que le seul taux de participation. Une analyse simple des réponses fournit des tendances fortes et des résultats intéressants.

On peut observer paradoxalement une divergence parfois très nette entre l'importance portée à certaines problématiques vécues au jour le jour par les habitants de Seraing et la politique que cette population voudrait voir menée par les autorités publiques.

En effet, si la sortie des écoles est fréquemment citée tant au niveau des problématiques que des objectifs d'amélioration, la problématique du stationnement est fortement citée, alors que les objectifs visant à résoudre ces problèmes sont peu plébisciter par rapport à d'autres thématiques. Les résultats laissent en effet penser que si le stationnement est

effectivement un problème récurrent important, la résolution du problème n'est pas une priorité absolue au regard d'autres objectifs.

Deux éléments peuvent expliquer en partie cette observation :

- ☐ Les habitants ont peut-être mal compris certains aspects du questionnaire qui se référaient en partie aux constats identifiés par le bureau et aux objectifs déterminés par le comité d'élaboration. La seule consultation possible à l'Hôtel de Ville de Seraing de volumineux rapports n'a peut-être pas permis à chacun de s'imprégner du dossier et de comprendre toute la portée de certains objectifs globaux et particuliers. Certaines formulations de question sont peut-être restées trop techniques et ont parfois fait l'objet d'incompréhensions. Nous tenons cependant à préciser que peut de remarques ont été faites sur le questionnaire en rapport à des incompréhensions de celui-ci.
- ☐ Les problèmes particuliers individuels qui ont été identifiés lors dans la première partie du questionnaire a peut-être laissé place lors de la consultation sur les objectifs à des considérations plus globales au niveau de l'entité qui ont mis un peu en retrait les préoccupations particulières de chacun au profit de considérations plus 'sérésiennes'.

Le thème de la sécurité routière a été largement abordé par les participants et constitue à leur sens un objectif prioritaire en matière de mobilité. Les vitesses de circulation et les interférences entre l'automobile et les modes doux sont souvent mises en exergue notamment dans l'incohérence de certains aménagements et le manque d'entretien des éléments existants.

Un renforcement de la présence policière s'inscrit fortement pour les citoyens dans le cadre de l'organisation générale de la mobilité :

- ☐ D'une part, par l'augmentation de la présence sur le terrain pour mieux contrôler le stationnement notamment ;
- ☐ D'autre part pour régler les points de friction entre usagers (principalement aux heures de sorties scolaires aux abords des écoles).

Certains points précis ont été cités à maintes reprises :

- ☐ Les abords des écoles, et les problèmes de mobilité qu'elles génèrent ;
- ☐ La traversée du pont de Seraing ;
- ☐ La traversée du Pairay ;
- ☐ L'accessibilité multimodale de Boncelles et du Sart-Tilman.

Les résultats de la consultation publique sont, donc, en phase avec les objectifs définis dans le cadre du Plan Communal de Mobilité car l'ensemble des problèmes soulevés et les attentes qui sont formulées se retrouve exprimées dans les objectifs du PCM tels qu'approuvés par le comité de suivi.

Plan Communal de Mobilité Ville de Seraing

Demandeurs:



Commune de Seraing



**Direction Générale des transports
DG3-D311**

Auteur d'étude:



Chemin des 2 Fermes 1, B-1331 ROSIERES
tel: +32-2-655.86.50 - fax: +32-2-655.86.60
<http://www.ariesconsultants.be>

En collaboration avec:



Maison de l'entreprise - bureau 5
Rue Descartes 2, B-7000 MONS
tel: +32-65-32.15.18 - fax: +32-65-36.17.46
<http://www.ariesconsultants.be>