

**RAPPORT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (R.I.E.)
DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE VERVIERS ACTUALISÉ
(PCM - OCTOBRE 2007)**

RESUME NON TECHNIQUE



Ingénieurs-Conseils
14, Rue de la Monnaie
5000 NAMUR
Tél : 081/22.45.66
Fax : 081/22.45.68
Email : namur@transitec.net



Pissart, Architecture et environnement
6, Rue de la Métal
4870 TROOZ
Tél : 04/380.41.04
Fax : 04/380.41.05
Email : info@pissart.be

RAPPORT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (R.I.E.) DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE Verviers ACTUALISÉ (PCM - OCTOBRE 2007)

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION	3
1.1.	Le plan communal de mobilité (PCM) :	3
1.2.	Rapport sur les incidences environnementales	3
1.3	Objectifs du PCM et liens avec d'autres plans et programmes	4
2.1	Les plans et programmes de référence.....	4
2.2.	Objectifs du PCM au regard des autres documents d'orientation communaux...	6
2.	L'ACTUALISATION DU PCM DE Verviers	7
3.	IDENTIFICATION DES PROJETS ISSUS DE L'ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE Verviers.....	8
4.	INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MODIFICATION DES FLUX ..	9
4.1.	Zones touchées de manière notable et objet de la modification	9
4.2.	Incidences de la modification des flux sur Le climat et la qualité de l'air	10
4.3.	Incidences de la modification des flux sur l'activité commerciale locale	12
4.4.	Incidences de la modification des flux sur l'environnement sonore	13
4.5.	Incidences de la modification des flux sur les équipements	15
5.	INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MODIFICATION DES CARREFOURS	16
5.1.	Zones touchées de manière notable et objet de la modification	16
5.2.	Incidences de la modification des carrefours	17
6.	INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MODIFICATION DU STATIONNEMENT	19
6.1.	Zones touchées de manière notable et objet de la modification	19
6.2.	Incidences de la modification du stationnement	20
7.	INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES POUR LA LIAISON SURDENTS – ELSAUTE	21
7.1.	Zones touchées de manière notable et objet de la modification	21
7.2.	Incidences de la liaison Surdents - Elsaute	21
8.	MÉTHODE D'ÉVALUATION ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉES POUR LA RÉALISATION DU RIE	24
9.	MESURES DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PCM	26

ILLUSTRATIONS ET ANNEXES

Les figures et annexes reprises du PCM sont numérotées en chiffres arabes. Les nouvelles figures et annexes réalisées dans le cadre du présent RIE sont numérotées en chiffres romains.

Figures & Annexes

Fig. 2.1	Bilan et recadrage des grands objectifs du PDS (1996-1997)
Fig. 3.2.1	Charges de trafic journalières projetées au cumul des deux projets
Fig. 3.2.3	Plan de circulation du centre ville : contraintes et objectifs
Ann. 3.2.6	Piétonisation du centre ville : reports de trafic actuels liés à la poche « Collège »
Ann. III.I	Incidences du projet de parking et de centre commercial « Rives de Verviers » sur le trafic au centre ville
Ann. III.II	Incidences des variantes de politique de stationnement sur voirie sur le trafic au centre ville de Verviers
Ann. 3.1.1	Potentiel de valorisation des réseaux TEC existants : rail
Ann. 3.1.2	Potentiel de valorisation des réseaux TEC existants : bus
Fig. 3.5.4	Potentiel de création d'offre de stationnement alternative hors centre ville
Fig. 3.4.2	Plan de déplacements scolaires : pistes à suivre
Fig. 3.1.1	Actualisation du concept multimodal des déplacements
Fig. 3.2.2	Projets de piétonisation
Ann. 2.4.	Capacités utilisées aux carrefours
Fig. III.I	Rappel des charges de trafic actuelles d'un jour ouvrable moyen
Fig. III.II	Évolutions des charges de trafic actuelles liées aux projets « Rives de Verviers » et « Outlet Center »
Fig. 3.8.3b	Mesures prioritaires – en lien avec les projets commerciaux « Rives de Verviers » et « Verviers Ouest »

Les **tableaux et graphiques** dans le corps du texte sont numérotés en fonction du chapitre auquel ils se rapportent et de leur ordre d'apparition dans celui-ci.

Le même principe est appliqué pour quelques nouvelles **planches** se rapportant à l'évaluation environnementale :

Planche 4.1.	Modifications des Flux de véhicules
Planche 4.2.	Projet de rond-point Théâtre
Planche 4.3.	Pôles commerciaux
Planche 5.1.	Modifications des Carrefours
Planche 7.1.	Liaison Surdents-Elsaute : extrait du plan de secteur
Planche 7.2.	Liaison Surdents-Elsaute : contraintes de droit

Toutes les illustrations (figures, planches) et annexes sont rassemblées en fin de document.

RAPPORT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (R.I.E.) DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE Verviers ACTUALISÉ

1. INTRODUCTION

1.1. LE PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM) : CADRE LÉGAL

Les documents légaux définissent le plan communal de mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale d'une commune

Le PCM a une valeur indicative basé sur une ligne directrice et des options en vue d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité.

Le PCM doit contenir au minimum trois parties :

- un diagnostic
- les objectifs à atteindre
- les mesures et recommandations à entreprendre

1.2. RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES SUR PCM

Le Conseil communal a considéré qu'il y avait lieu d'élaborer un Rapport des Incidences Environnementales.

Le rapport sur les incidences environnementales, ou RIE, constitue la carte d'identité environnementale du plan de mobilité. Les informations qu'il doit comporter comprennent :

- 1° un résumé du contenu, une description des objectifs du plan et ses liens avec d'autres plans et programmes;
- 2° la situation environnementale et son évolution si le plan n'est pas mis en œuvre ;
- 3° les caractéristiques environnementales des zones touchées;
- 4° les problèmes environnementaux liés au plan.
- 5° les objectifs en matière de protection de l'environnement
- 6° les effets sur l'environnement,;
- 7° les mesures pour compenser les incidence négative de la mise en œuvre du plan;
- 8° la présentation des alternatives possibles,
- 9° une description de la méthode d'évaluation retenue et des difficultés rencontrées
- 10° les mesures de suivi de la mise en œuvre du plan ;
- 11° un résumé non technique des informations visées ci-dessus.

1.3. OBJECTIFS DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ ET LIENS AVEC D'AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

1.3.1. PLANS ET PROGRAMMES DE RÉFÉRENCE

Le SDER

Le SDER exprime les options d'aménagement et de développement pour l'ensemble du territoire de la Région wallonne .

Le SDER est à la fois :

- un projet de développement ;
- un instrument stratégique et transversal ;
- un instrument d'insertion de la Wallonie dans l'espace supra régional ;
- un document de référence.

Le PCM comme Outil d'aménagement stratégique de la commune

Le SDER rappelle qu'au niveau communal un territoire nécessite de définir une stratégie pour son aménagement. Le plan de circulation et de mobilité est cité comme outils de mise en oeuvre cette stratégie.

Pour le SDER, ce plan communal a notamment pour tâche de résoudre des problèmes locaux et particuliers de mobilité, notamment la conception de cheminements sûrs, continus et agréables pour le trafic lent, l'organisation du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans les centres urbains.

Les enjeux principaux relevés par le SDER en matière de mobilité sont au nombre de deux :

- la structuration de l'espace ;
- la maîtrise de la mobilité.

Pour le SDER, ces deux enjeux sont liés et doivent être rencontrés au travers de deux politiques :

- la localisation des activités
- l'organisation du système de transport.

Le Schéma de Structure communal de VERVIERS

Les objectifs du SSC de Verviers se déclinent en mesures et en cibles visées. Nous reprenons ci-après le tableau récapitulatif des objectifs poursuivis, des mesures et des cibles correspondantes (**Tableau 1.1.**).

Tableau 1.1.*Objectifs du Schéma de Structure de Verviers en matière de mobilité.*

OBJECTIF 5	MESURES	CIBLES
O.5.1. Assurer un développement urbain compact, dense et mixte.	Mesure 5.1.1 : mettre en œuvre l'ensemble des actions visant l'attractivité du centre-ville. Mesure 5.1.2. : bâtir de nouveaux quartiers résidentiels. Mesure 5.1.3 : assurer un meilleur maillage des centralités locales.	Assurer pour les habitants et les utilisateurs la « ville des courtes distances ». Maîtriser l'étalement urbain.
O.5.2. Hiérarchiser les voiries.	Mesure 5.2.1 : Identifier les axes de la voirie primaire, secondaire et locale et appliquer une politique de circulation propre à chaque niveau.	Assurer la qualité de vie dans les quartiers en concentrant le trafic de transit sur les voiries primaires. Assurer un trafic fluide sur les axes secondaires et locaux dans les quartiers pour le trafic aboutissant.
O.5.3. Compléter et adapter le réseau viaire au développement de la ville.	Mesure 5.3.1 : Étudier le désenclavement de l'Est. Mesure 5.3.2. Étudier le réaménagement de voiries inter quartiers.	Une meilleure structuration du territoire. Une mobilité plus fluide permettant une meilleure répartition des charges.
O.5.4. Assurer un aménagement de qualité des espaces publics.	Mesure 5.4.1. Programmer le réaménagement des espaces publics des quartiers centraux. Mesure 5.4.2. Etablir une charte ou un guide du bon aménagement des espaces public pour les nouveaux lotissements.	Conforter la dynamique de rénovation des quartiers. Veiller à la qualité de vie urbaine et périurbaine des quartiers verviétois. Apaiser la vitesse automobile en dehors des voiries primaires.
O.5.5. Définir une politique de gestion du stationnement et d'alternative à l'automobile particulière.	Mesure 5.5.1. Ouvrir de nouveaux parkings « park and walk ». Mesure 5.5.2. Négocier l'implantation d'une ou plusieurs stations de « car sharing ». Mesure 5.5.3. Aménager des parkings de co-voiturage.	Mieux desservir l'hypercentre. Faire baisser la pression du stationnement pour les résidents du centre-ville.
O.5.6. Garantir l'efficacité du réseau TEC.	Mesure 5.6.1 Mettre en œuvre le système de télécommande automatique des feux. Mesure 5.6.2. Finaliser les aménagements de voies bus. Mesure 5.6.3. Négocier le renforcement et le prolongement du réseau TEC. Mesure 5.6.4. Etudier l'aménagement de P+R aux portes du centre-ville. Mesure 5.6.5 : Garantir la desserte des ZAEM. Mesure 5.6.6 : Étudier l'opportunité d'implanter une ligne de tramway urbain.	Offrir une mobilité de qualité aux non motorisés. Offrir une mobilité alternative de qualité pour tous.
O.5.7. Garantir l'efficacité et le confort des modes doux.	Mesure 5.7.1 : Établir le Schéma directeur de la Vesdre. Mesure 5.7.2. Étudier le réaménagement des espaces publics du centre-ville. Mesure 5.7.3. Finaliser les aménagements du réseau des itinéraires cyclable.	Accessibilité de l'hypercentre. Qualité de vie dans le centre. Qualité de « shopping » dans le centre. Diversifier l'offre en mobilité et les alternatives à la voiture.
O.5.8. Structurer la ville et sa région par un train express local.	Mesure 5.8.1 : Etudier l'opportunité de structurer la région verviétoise et la vallée de la Vesdre par train express local.	Unifier le bassin de vie par une infrastructure structurante TCSP. Améliorer la mobilité entre le fond de vallée verviétois et son arrière pays.

1.3.2. OBJECTIFS DU PCM AU REGARD DES AUTRES DOCUMENTS D'ORIENTATION COMMUNAUX

Le PCM actualisé s'inscrit dans les objectifs du SDER et dans ceux du Schéma de Structure communal en matière de structuration du territoire, d'amélioration de la mobilité et d'amélioration de la qualité du cadre de vie. Il poursuit la politique déjà initiée en 1996 par le Plan de Déplacements – Stationnement. Il propose une adaptation des divers réseaux de mobilité aux nouvelles contraintes liées à l'évolution de la mobilité générale et à l'inscription de nouveaux projets structurants à Verviers.

Tableau 1.4.

Tableau de synthèse des objectifs du PCM par rapport aux documents d'orientation de niveau communal (PDS, SSC).

PDS	PCM	SSC
Véhicules automobiles Mieux définir le rôle des jonctions autoroutières Maîtriser les flux entrant en ville	Véhicules automobiles Maîtriser la pression automobile Renforcer l'attractivité de la 1ère couronne Fluidifier le trafic sur la 1ère couronne Renforcer l'attractivité du ring Fluidifier le trafic sur le Ring Améliorer les accès à l'est de Verviers	Objectif 5.2: hiérarchiser les voiries Objectif 5.3: compléter et adapter le réseau viaire au développement de la ville
Transports collectifs Stes propres pour les bus Priorités aux carrefours pour les bus	Transports collectifs Renforcer le rôle du réseau TEC	Objectif 5.6: garantir l'efficacité du réseau TEC Objectif 5.5: définir une politique d'alternative à l'automobile particulière
Modes doux Renforcer le rôle des modes doux pour l'accès aux écoles	Modes doux Renforcer et sécuriser le réseau cyclable Renforcer l'espace piétons Renforcer l'espace piétons dans les zones commerçantes	Objectif 5.5: définir une politique d'alternative à l'automobile particulière Objectif 5.7: garantir l'efficacité et le confort des modes doux
Stationnement Améliorer l'offre diurne aux résidents Dissuader les usagers pendulaires d'occuper le centre Mieux répartir l'offre entre l'Est et l'ouest du centre ville Améliorer l'offre du centre aux clients Supprimer le stationnement illicite	Stationnement Mettre en place une politique de stationnement actualisée	Objectif 5.5: définir une politique de gestion du stationnement

2. L'ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE VERVIERS

Depuis la réalisation du Plan Déplacement - Stationnement en 1996-1997, Verviers connaît des développements structurants importants. De plus, certains objectifs stratégiques de ce plan n'ont pas été concrétisés.

La Région wallonne et la Ville de Verviers ont donc initié l'actualisation d'un plan de mobilité avec les objectifs suivants:

- dresser un bilan du Plan de Déplacement - Stationnement de 1996-1997, recadrer et actualiser les propositions ;
- intégrer les nouveaux projets commerciaux et adapter le plan de mobilité en conséquence.

Un des objectifs des Autorités communales consiste à poursuivre les efforts d'amélioration de la qualité de vie, d'accueil et de la convivialité des espaces publics au centre-ville. Dans ce cadre, le plan de mobilité propose des mesures de dissuasion du transit résiduel dans l'hyper centre, essentiellement dans les axes Collège-Gymnase, l'amélioration de l'attractivité et du confort des piétons et des deux-roues ainsi que des transports en commun ainsi que la réduction de la pression des "parents-taxis" aux abords des écoles (en termes de flux comme de stationnement). L'objectif prioritaire étant de maintenir ces activités en ville, mais d'en réduire les incidences.

En terme de stationnement, quatre variantes proposées dans le cadre de l'actualisation du PCM. Cependant, le présent rapport ne retiendra que deux situations de référence en vue d'examiner les incidences environnementales :

1. la situation existante avant l'actualisation du PCM ;
2. la situation avec gestion volontariste renforcée s'appliquant à l'offre actuelle et intégrant les mesures d'accompagnement à prévoir dans le cadre de l'ouverture du projet de Parking "Au Fil de l'Eau".

La situation actuelle au cœur de Verviers et sur les voiries d'accès à l'autoroute E42 ne présente plus ou très peu de réserves de capacité.

Ainsi, avec le cumul des projets commerciaux et urbanistiques, un statu quo ne serait pas viable et conduirait à une asphyxie économique du centre-ville et à des reports de trafic sur des itinéraires alternatifs totalement inadaptés, notamment dans les quartiers d'habitation.

La capacité des carrefours structurants serait donc atteinte dans la plupart d'entre eux et même largement dépassée pour les plus structurants, avec une sursaturation et des risques accrus de remontées de files sur l'autoroute E42 à l'échangeur d'Ensival.

Afin de prévenir les reports et accroissements de trafic le PCM propose déjà des mesures susceptibles de réduire la charge de la mobilité à Verviers.

3. IDENTIFICATION DES PROJETS ISSUS DE L'ACTUALISATION DU PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ DE VERVIERS

Les projets issus de l'actualisation du PCM de Verviers, sur lesquels porte le présent rapport, sont les suivants :

1. **les flux** : les incidences liées à la modification des flux sur les itinéraires qui ont été identifiés par le plan de mobilité actualisé. (Planche 4.1)
2. **les articulations (ou carrefours)** : les incidences des modifications de carrefours proposées par le plan de mobilité actualisé. (Planche 5.1)
3. **le stationnement** : les incidences environnementales de la gestion volontariste renforcée du stationnement .
4. **l'axe « Surdents – Elsaute » (contournement Est) (Planches 7.1 et 7.2)**
Identifier les incidences notables potentielles dans les divers domaines de l'environnement. En l'absence de projet concret, la réflexion se limitera à identifier, sur la base des données disponibles, les principales contraintes environnementales, lesquelles devraient être approfondies en cas de poursuite dans cette voie.

4. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MODIFICATION DES FLUX

4.1. ZONES TOUCHÉES DE MANIÈRE NOTABLE ET OBJET DE LA MODIFICATION (Fig. III.1., Fig. III.2., Planche 4.1.)

Tableau 4.1.						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Modification des flux						Climat et qualité de l'air	Sol et sous-sol	Hydrologie et égouttage	Milieu bio	Paysage	Cadre bâti (Patrimoine)	Activités locales	Circulations	Environnement sonore	Equipement
FLUX AUTOMOBILES															
Situation		Objet de la Modification		Flux avant	Flux après	Diff.	Domaine de l'environnement								
Hyper Centre ville															
1	Rue de l'harmonie	Augmentation du flux		2100	8100	+ 285%									
2	Rue du Brou	Augmentation du flux		2100	8100	+ 285%									
Centre ville															
3	Trémie rue du Marteau	Fermeture													
4	Rue du Collège	Diminution du Flux													
5	Rue Ortman	Augmentation du flux		5000	5600	+ 12%									
6	Mont du Moulin	Augmentation du flux		4700	5200	+ 11%									
7	Rue des Raines	Augmentation du flux													
8	Rue Xhavée (Bas)	Mise à sens unique													
9	Rue Spintay	A	Inversion du sens de circ.												
		B	Augmentation du flux												
10	Rue du Gymnase	Diminution du Flux													
Périphérie Centre ville															
11	Rue de Hodimont	A	Diminution du Flux	9500	7000	- 26%									
		B	Inversion du sens de circ.												
12	Rue Saucy	A	Augmentation du flux												
		B	Inversion du sens de circ.												
13	Rue St Antoine	Augmentation du flux													
14	Pont Parotte	Augmentation du flux		11000	14000	+ 27%									
15	Rue Lucien Defays	Augmentation du flux		12700	18100	+ 42%									
16	Bd de Gérardchamps	Augmentation du flux		14800	17900	+ 21%									
17	Rue de Stembert	Augmentation du flux													
18	Rue des Ecoles	Mise à sens unique													
Ring															
19	Avenue Elisabeth	Augmentation du flux		12300	14300	+ 16%									
20	Avenue Hanlet	Augmentation du flux		23700	26600	+ 12%									
Accès au Ring															
21	Rue de Mangombroux	Augmentation du flux		6200	7500	+ 21%									
22	Avenue Müllendorf	Augmentation du flux		6000	7300	+ 22%									
23	Chaussée de Theux (N657)	Augmentation du flux													
24	Avenue Nicolai	Augmentation du flux		6200	7100	+ 15%									
25	Léop. Comb. Beribou	Augmentation du flux		6200	8500	+ 37%									
26	Rue Houget	Augmentation du flux													

REMARQUE :

Chaque voirie touchée par une modification du flux est reprise au tableau.

Seules les modifications de plus de 10% sont considérées comme notables et sont transposées en chiffres. Certaines voiries importantes du centre ville, notamment Crapaurue, la rue de Heusy et la place verte, ne sont pas reprises. Cela signifie qu'elles ne sont pas concernées par une modification de flux ou de sens du trafic.

4.2. INCIDENCES DE LA MODIFICATION DES FLUX SUR LE CLIMAT ET LA QUALITÉ DE L'AIR

La pollution de l'air du trafic routier

Le trafic routier est une source importante d'émission de pollution atmosphérique. Quand les moteurs brûlent du carburant (essence ou diesel), ils produisent des produits chimiques qui sont rejetés dans l'air par les gaz d'échappement.

La pollution de l'air est un problème majeur de santé environnementale touchant aussi bien les pays développés que ceux en développement. Même à des concentrations relativement faibles, on a associé les polluants atmosphériques à divers effets nuisibles sur la santé.

Il n'existe pas de station de mesure de la qualité de l'air à Verviers. Les cartes de concentration existantes pour Verviers sont issues d'une méthode d'extrapolation par rapport aux stations existantes de Liège et d'Eupen. L'examen des données permet de conclure qu'il semble que Verviers ne présente pas de pollution de fond et que la qualité de l'air y est bonne sur une moyenne d'un an.

Cependant, ce sont les pics de pollution qui engendrent le plus de problème pour la santé humaine et que dans ce cas, aucune valeur n'est disponible pour Verviers .

Sur le plan des émissions de gaz à effet de serre en relation l'actualisation du plan de mobilité, il n'est pas pertinent de considérer une évolution du trafic local pour conclure à une incidence positive ou négative sur l'émission de gaz à effet de serre. L'approche de ce domaine doit rester globale car une amélioration locale peut induire une détérioration à une plus large échelle ou inversement.. Un déplacement des flux, risque cependant de générer une concentration locale de pollution liée à une concentration des véhicules en marche.

Pour ce qui concerne l'ozone, la prévention des pics en été passe par des mesures structurelles de réduction des émissions de certains polluants à la source et sur le long terme. Seules des mesures durables, drastiques et appliquées à l'échelle européenne permettront d'apporter une solution à la problématique complexe de l'ozone.

Mesures d'améliorations

Générales

- Sensibiliser, informer.
- Soutenir le transfert modal vers les transports publics et le vélo.
- Faire réaliser des Plans de Déplacement par les entreprises, notamment les nouvelles implantations commerciales structurantes.
- Mieux partager l'espace public à l'avantage des piétons et cyclistes.
- Réaliser des zones 30 ou résidentielles dans les quartiers d'habitat.
- Amélioration la qualité du mode de propulsion des bus (moteurs propres).
- Mener une politique tarifaire volontariste pour les TC (vers la gratuité des TC).
- Limiter la vitesse sur le Ring et les voies régionales importantes tout en fluidifiant le trafic.
- Stimuler à l'achat de véhicules propres.
- Sensibiliser à grande échelle, par exemple plusieurs journées sur l'année ou événements « test » de mesures alternatives de mobilité, comme des « Dimanches sans voiture ».

Mesures déjà contenues dans le PCM actualisé

- Aménager l'espace public de manière à limiter la vitesse des véhicules en fluidifiant le trafic.
- Assurer des transports en commun fréquents et efficaces en améliorant encore la vitesse commerciale des transports publics.
- Réaliser des sites propres pour les bus et la priorité aux carrefours.
- Réaliser des itinéraires cyclables et piétons attractifs.
- Appliquer une politique de stationnement restrictive et globale avec mise en place d'un contrôle systématique.

Mesure complémentaire

- **Accompagner l'actualisation du PCM de mesures de renforcement des modes de transport alternatifs et/ou moins polluants.**
Plus largement, il est souhaitable que parallèlement aux mesures de fluidification du trafic, des investissements dans les modes de transport moins polluants et/ou collectifs soient poursuivis et renforcés et que des incitants soient développés pour l'utilisation des transports en commun et des modes doux.

4.3. INCIDENCES DE LA MODIFICATION DES FLUX SUR L'ACTIVITÉ COMMERCIALE LOCALE

Les voiries concernées par une modification des flux sont reprises au **Tableau 4.1.**

Le centre urbain

L'axe Brou – Harmonie est touchés par une modification sensible des flux de trafic liée à la fermeture de la trémie du Marteau. Le commerce de Brou – Harmonie s'inscrit dans le noyau de l'hyper centre. Il s'agit plutôt d'un commerce de destination. Il est très difficile de trancher, toutes choses restant égales, si l'impact de l'augmentation du flux est positive ou négative pour le commerce. En principe, l'augmentation de l'accessibilité peut être considérée comme positive pour le commerce de destination. Cependant, les incidences induites par l'augmentation du flux, notamment le bruit, la pollution locale de l'air, l'encombrement de la voirie par les véhicules en marche ou à l'arrêt, la césure entre les deux trottoirs provoquée par le flux de véhicules ainsi que l'insécurité des piétons qui en résulte, n'est pas propice au développement d'un commerce de destination de qualité.

La périphérie du centre urbain

Deux quartiers plus excentrés sont susceptibles de subir des incidences en relation avec l'évolution des flux de circulation :

- En périphérie proche du centre urbain :
Gérardchamps, caractérisé par du commerce de moyennes surfaces proposant de nombreux emplacements de parking sur le domaine privé. L'augmentation le flux de circulation automobile attendue est en principe favorable pour le commerce exclusivement « orienté voiture ». Cependant, la configuration des lieux est plus favorable au trafic sortant de ville qu'au trafic entrant, les tourne-à-gauche vers les espaces de parking des commerces sont en effet parfois malaisés. Une augmentation des flux renforcera cette difficulté.

- En périphérie plus éloignée du centre urbain :

Le quartier autour du Ring au sud (Avenue de SPA, avenue Hanlet, avenue Elisabeth, rue du Mangombroux), caractérisé par un mix de petits commerces épars et de moyennes ou grandes surfaces, ces derniers proposant de nombreux emplacements de parking sur le domaine privé.

Ce quartier voit le flux de circulation automobile augmenter. Cette augmentation est principalement due au report sur le Ring du trafic de transit venant de l'Est.

Une augmentation des flux de trafic voiture est en principe favorable au commerce à la fois « de destination » et « halte-achat » principalement « orienté voiture ». La configuration des lieux est plutôt favorable au parking à l'exception des voiries du Ring (Av. Hanlet et Av. Elisabeth). Une augmentation des flux sur le Ring devrait renforcer l'attrait commercial de cette zone.

MESURES À METTRE EN ŒUVRE EN VUE DE RÉDUIRE LES INCIDENCES NÉGATIVES

Toute mesure favorable au développement et à la sécurisation des modes doux (piétons et cyclistes) associée à une bonne accessibilité et à l'amélioration du paysage urbain est favorable au commerce de destination « orienté piétons ».

4.4. INCIDENCES DE LA MODIFICATION DES FLUX SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE

Dans le **Tableau 4.4.** page suivante, une colonne donne l'augmentation du bruit dû à la modification des flux.

On estime généralement que l'augmentation n'est perceptible qu'entre 1 et 3 dBA. Elle devient évidente entre 5 et 6 dBA. Si l'augmentation est de l'ordre de 10 dBA, le bruit est perçu comme étant deux fois plus fort.

La lecture du tableau montre que la perception acoustique de l'augmentation est à peine discernable dans tous les cas, à l'exception de l'axe Brou – Harmonie pour lequel la perception sera évidente avec une augmentation de 5dBA.

Dans cet axe, le niveau sonore a été calculé pour l'heure de pointe, en façade des bâtiments (à 4 m de haut, conformément à la directive européenne 2002/49/CE).

- Situation actuelle : 62,3 dBA ;
- Situation après modification du flux avec le même revêtement hydrocarboné : 68,2 dBA.

MESURES À METTRE EN ŒUVRE EN VUE DE RÉDUIRE LES INCIDENCES NÉGATIVES

Bruit à la source

Les éléments suivants doivent être considérés :

- Intégrer l'aspect acoustique dans les projets d'aménagement des voiries
- Choix du revêtement
- Amélioration et contrôle de la qualité acoustique de l'échappement des véhicules
- Limitation de la vitesse des véhicules
- Amélioration de la fluidité du trafic

Bruit au lieu de réception

En milieu urbain et particulièrement dans le centre ou l'hyper centre urbain, la seule possibilité de réduction du bruit à l'immission consiste à poser du vitrage acoustique. Celui-ci, s'il est posé dans les règles de l'art permet une réduction de +/-5db par rapport à un verre classique.

Tableau 4.4.							
FLUX AUTOMOBILES							
	Situation	Objet de la Modification	Flux avant	Flux après	Diff.	Vitesse	Modifications acoustiques
Hyper Centre ville							
1	Rue de l'harmonie	Augmentation du flux	2100	8100	+ 285%	30	+ 5,9 dBA
2	Rue du Brou	Augmentation du flux	2100	8100	+ 285%	30	+ 5,9 dBA
Centre ville							
3	Trémie rue du Marteau	Fermeture					
4	Rue du Collège	Diminution du Flux					
5	Rue Ortmans	Augmentation du flux	5000	5600	+ 12%	50	+ 0,5 dBA
6	Mont du Moulin	Augmentation du flux	4700	5200	+ 11%	50	+ 0,4 dBA
7	Rue des Raines	Augmentation du flux					
8	Rue Xhavée (Bas)	Mise à sens unique					
9	Rue Spintay	A Inversion du sens de circ.					
		B Augmentation du flux					
10	Rue du Gymnase	Diminution du Flux					
Périphérie Centre ville							
11	Rue de Hodimont	A Diminution du Flux	9500	7000	- 26%	50	- 1,3 dBA
		B Inversion du sens de circ.					
12	Rue Saucy	A Augmentation du flux					
		B Inversion du sens de circ.					
13	Rue St Antoine	Augmentation du flux					
14	Pont Parotte	Augmentation du flux	11000	14000	+ 27%	50	+ 1,0 dBA
15	Rue Lucien Defays	Augmentation du flux	12700	18100	+ 42%	50	+ 1,5 dBA
16	Bvd de Gérardchamps	Augmentation du flux	14800	17900	+ 21%	50	+ 0,8 dBA
17	Rue de Stembert	Augmentation du flux					
18	Rue des Ecoles	Mise à sens unique					
Ring							
19	Avenue Elisabeth	Augmentation du flux	12300	14300	+ 16%	50	+ 0,7 dBA
20	Avenue Hanlet	Augmentation du flux	23700	26600	+ 12%	50	+ 0,5 dBA
Accès au Ring							
21	Rue de Mangombroux	Augmentation du flux	6200	7500	+ 21%	50	+ 0,8 dBA
22	Avenue Mullendorf	Augmentation du flux	6000	7300	+ 22%	50	+ 0,9 dBA
23	Chaussée de Theux (N657)	Augmentation du flux					
24	Avenue Nicolaï	Augmentation du flux	6200	7100	+ 15%	50	+ 0,6 dBA
25	Léop. Comb. Beribou	Augmentation du flux	6200	8500	+ 37%	50	+ 1,4 dBA
26	Rue Houget	Augmentation du flux					

REMARQUE

Chaque voirie touchée par une modification du flux est reprise au tableau.

Seules les modifications de flux de plus de 10% sont considérées comme notables et sont transposées en chiffres.

Certaines voiries importantes du centre ville, notamment Crapaurue, la rue de Heusy et la place verte, ne sont pas reprises. Cela signifie qu'elles ne sont pas concernées par une modification de flux et par conséquent qu'il n'y a pas d'incidence acoustique.

4.5. INCIDENCES DE LA MODIFICATION DES FLUX SUR LES EQUIPEMENTS

Verviers se caractérise par la présence d'un enseignement secondaire diversifié et de qualité. Les écoles sont nombreuses et très fréquentées dans le centre urbain.

En terme de mobilité, la présence d'écoles se traduit notamment par une forte mobilité de « parents taxis » vers les pôles scolaires du centre urbain. Si l'amélioration de la qualité de la vie en ville passe par la réduction du trafic de transit, un des enjeux est alors la répartition des mode d'accès aux écoles favorisant les TC et les modes doux et pénalisant la voiture. Les zones concernées sont celles situées en milieu urbain,

Malgré la volonté de réduction du trafic de transit via le centre ville, les dépose-minute devant les écoles risquent de ne pas évoluer à la baisse de manière sensible.

MESURES À METTRE EN ŒUVRE EN VUE DE RÉDUIRE LES INCIDENCES NÉGATIVES

Une mesure consiste à favoriser les déplacements par modes alternatifs à la voiture.

- **Transports en commun**

« Le bon fonctionnement du réseau de transports en commun est un élément majeur dans la stratégie globale d'une ville. La desserte des écoles, des entreprises, du centre-ville et des quartiers périphériques est indispensable au bon fonctionnement urbain, en complément des autres modes » (SSC de Verviers).

- **Modes doux**

L'attention portée aux modes doux participe pleinement à l'attractivité de la ville notamment pour la desserte des écoles. Dans ce cadre, les piétons et les cyclistes doivent pouvoir davantage s'approprier la ville, sur des sites et des itinéraires bien identifiables et sécurisés notamment vers les écoles.

5. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MODIFICATION DES CARREFOURS

5.1. ZONES TOUCHÉES DE MANIÈRE NOTABLE ET OBJET DE LA MODIFICATION (Fig. 3.8.3b, Planche 5.1.)

Tableau 5.1.			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Modification des carrefours			Climat et qualité de l'air	Sol et sous-sol	Hydrologie et égouttage	Milieu bio	Paysage	Cadre bâti (Patrimoine)	Activités locales	Circulations	Environnement sonore	Equipement
Situation		Objet de la modification	Domaine de l'environnement									
Centre Ville												
1	Théâtre (Xhavée - Concorde)	A Aménagements des priorités										
		B Création Rond-point										
Périphérie Centre Ville												
2	Pont Léopold	Aménagements de voirie										
3	Pont Parotte - Defays	Aménagements TàG + TàD										
4	Gérardchamps-Defays-Station	Création d'un Rond-point long										
1^{ère} couronne												
5	Place de la Victoire	Aménagement de surface										
6	Place du Palais - Rue des Ecoles	Mise à sens unique sortant										
7	Kermadec	A Aménagements de surface										
		B Création d'une trémie										
Ring												
8	Carrefour Spa-Heusy	A Aménagement des feux sur transversales										
		B Aménagement des feux sur l'axe										
9	Carrefour Mangombroux - Horloge	Aménagement + Feux										
Echangeurs												
10	Echangeur de Lambermont	Création d'un rond-point										
11	Echangeur d'Ensival	A Aménagements avec feux										
		B Aménagements avec RP										
12	Echangeur de Heusy : Ring - Aulnes	Aménagement du carrefour										

En jaune : projets susceptibles d'incidences notables.

5.2. INCIDENCES DE LA MODIFICATION DES CARREFOURS

D'une manière générale, l'intervention sur les carrefours tels qu'ils sont projetés au PCM actualisé doit permettre une augmentation des volumes tout en fluidifiant le trafic en vue d'améliorer l'accessibilité à l'hyper centre urbain, considéré comme destination.

Qualité de l'air

Pour le climat et la qualité de l'air, Les incidences sont identiques à celles concernant les flux. Nous renvoyons, dès lors vers ce chapitre.

Commerce

Pour le commerce dans l'hyper centre et le centre, si le trafic de transit est réduit, l'amélioration de l'accessibilité est favorable au développement commercial sous réserve que la politique du parage soit bien adaptée, notamment, par une augmentation de la rotation sur les emplacements disponibles sur le domaine public (voir ci-après le chapitre concernant le stationnement). La modification des carrefours doit aussi permettre une amélioration de l'efficacité des transports publics, ce qui est favorable à l'accessibilité vers le centre ville et favorable au commerce « orienté piétons ».

Pour le commerce de Gérardchamps, l'intervention sur les carrefours susceptibles de fluidifier le trafic aura un impact favorable puisque cette fluidification permet une augmentation du volume du trafic et que le commerce local est exclusivement « orienté voiture ».

Pour le commerce dans la périphérie plus éloignée du centre urbain, l'intervention sur les carrefours permet une augmentation du volume du trafic. Cette augmentation est favorable au commerce « orienté voiture » situé à proximité du Ring.

Bruit

Avantages et inconvénients principaux des carrefours au regard des facteurs de bruits de trafic.

Avantages des carrefours simples - Réduction de vitesse pour les flux non prioritaires, ce qui réduit l'incidence acoustique.	Inconvénients des carrefours simples - Favorise la vitesse et donc l'incidence acoustique pour les flux prioritaires. - Augmentation du trafic de type pulsé continu, pulsé accéléré et pulsé décéléré qui augmente l'incidence acoustique
Avantages des carrefours à feux - Gestion des flux avec possibilité de variation dans le temps avec fluidification des flux de circulation, ce qui réduit l'incidence acoustique.	Inconvénients des carrefours à feux Pas de diminution de la vitesse et donc pas de réduction de l'incidence acoustique lors de la phase 'verte'.
Avantages des ronds-points - Fluidification des flux de circulation, ce qui réduit l'incidence acoustique. - Réduction de la vitesse ce qui réduit l'incidence acoustique.	Inconvénients des ronds-points - Peut engendrer des files à certaines branches, ce qui peut engendrer un trafic de type pulsé et augmenter l'incidence acoustique

Réduction des incidences acoustiques

1. L'acoustique doit faire partie des critères de choix des matériaux de sol.
2. Si la fluidité augmente grâce aux aménagements de carrefours, la vitesse ne peut pas augmenter sous peine s'incidences acoustiques négatives.
3. Les mesures de ralentissement par plateaux surélevés doivent être rejetées car elles génèrent des incidences acoustiques négatives.

Le relief et le sol

La réalisation d'un rond-point à l'angle de la rue de la Concorde et de la rue Xhavée peut s'avérer impossible eu égard à la topographie localement trop pentue. Cette contrainte s'ajoute à la contrainte patrimoniale due à la présence de monuments classés proches pour écarter ce projet.

Le paysage

La réalisation d'un rond point peut modifier le paysage urbain local. Cependant, cette modification peut être positive si une attention particulière est accordée à la manière d'aménager les abords de l'ouvrage. Il est recommandé d'intégrer une composante paysagère dès la conception de l'ouvrage, particulièrement pour les interventions les plus lourdes, notamment rue Defays.

Le cadre bâti et le patrimoine

Cette incidence est liée à la présence d'un patrimoine bâti proche. La réalisation d'un rond-point à l'angle de la rue de la Concorde et de la rue Xhavée est proche du Grand Théâtre et du Grand Manège (voir **Planche 4.2.**).

Le milieu biologique

L'aménagement d'un rond-point peut induire une amélioration (relative) de la qualité biologique locale sous réserve d'une attention particulière apportée aux aménagements des abords en espaces verts et plantations.

L'équipement

L'aménagement des carrefours peut améliorer la circulation des piétons et des cyclistes à condition de la prendre en compte de manière pertinente. Les carrefours sur les itinéraires des modes doux vers les écoles ou les pôles d'équipements, doivent être aménagés pour constituer une continuité sans rupture et doivent être sécurisés en conséquence des itinéraires existants ou projetés.

6. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE LA MODIFICATION DU STATIONNEMENT

6.1 ZONES TOUCHÉES DE MANIÈRE NOTABLE ET OBJET DE LA MODIFICATION

Tableau 6.1.			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
	Modification du stationnement		Climat et qualité de l'air	Sol et sous-sol	Hydrologie et égouttage	Milieu bio	Paysage	Cadre bâti (Patrimoine)	Activités locales	Circulations	Environnement sonore	Equipement
Situation	Objet de la Modification	Domaine de l'environnement										
Centre et Hyper Centre												
1	Diminution du nombre total d'emplacements sur le domaine public											
2	Augmentation globale du nombre d'emplacements de parcage											
3	Augmentation du taux de rotation du parcage											
Périphérie centre ville												
3	Site de l'ancienne Gare de l'Ouest	Création de P+bus et P+W										
	Thier Mère Dieu	Création de P+bus et P+W										

Contexte existant

Actuellement, le nombre d'emplacements disponibles dans l'hyper centre urbain est le suivant :

Nombre d'emplacements payants courte durée – de 1 h : 0

Nombre d'emplacements payant de longue durée 1 h à 4 h : .. 1.460

Nombre d'emplacements non payant : 510

Nombre d'emplacements total : 1.970

Contexte du PCM actualisé

Le nombre d'emplacements disponibles dans l'hyper centre urbain dans le contexte du PCM actualisé est le suivant :

Nombre d'emplacements courte durée – de 1 h : 601

Nombre d'emplacements moyenne durée 1 h à 4 h : 638

Nombre d'emplacements longue durée : 511

(331 + 180 abonnement « Au Fil de l'Eau »)

Parking Rives de Verviers : 1.000

(1180 dont 180 sont louées par abonnement)

Nombre d'emplacements total : 2.750

6.2. INCIDENCES DE LA MODIFICATION DU STATIONNEMENT

1. Diminution du nombre total d'emplacements sur le domaine public.

Cette diminution est propice à l'amélioration du cadre de vie. Ceci est favorable au développement du commerce de destination « orienté piétons » d'une part, et d'autre part, favorable au développement de l'intérêt pour les habitants de réintégrer le centre ville. Cette diminution ne doit pas se faire au détriment des possibilités de parcage des riverains. Ceci est possible en organisant une bonne rotation de jour et une utilisation du parcage la nuit par les habitants moyennant une carte de riverains.

2. Augmentation globale du nombre d'emplacements de parcage.

L'implantation de projets commerciaux structurants dans l'hyper centre à pour effet d'apporter un potentiel d'emplacements de parcage supplémentaire qui conduit à une augmentation globale des possibilités de parcage. Il convient d'adopter une politique de gestion générale de ce potentiel pour le rentabiliser au mieux au bénéfice du commerce, des habitants et du « mieux vivre » en ville.

3. Augmentation du taux de rotation du parcage.

L'augmentation du taux de rotation permet une augmentation de l'accessibilité. Ceci engendre un potentiel d'augmentation du volume de trafic.

4. Augmentation du volume du trafic.

L'augmentation du volume du trafic peut générer des incidences (voir incidences de la modification des flux). Cependant, le trafic généré est un trafic de destination et non de transit. De plus, en améliorant le taux de rotation du parcage, le trafic lié à la recherche d'emplacement de parcage diminuera.

Incidences sur le commerce

La mise en œuvre d'une politique du parcage générant une rotation importante des emplacements situés dans l'hyper centre est favorable au développement du commerce de destination, contrairement à l'occupation des emplacements par les « voitures ventouses ». Même si le nombre d'emplacements de parcage sur le domaine public de l'hyper centre diminue, l'accessibilité aux commerces augmente à la condition expresse d'augmenter la rotation des emplacements disponibles.

Incidences sur le paysage, le cadre bâti et le patrimoine

La modification sensible du parcage local peut avoir une incidence sur le paysage en milieu urbain en libérant l'espace public de l'emprise des voitures. Ceci permet notamment de dégager les perspectives sur les bâtiments et d'ouvrir largement les possibilités d'amélioration du cadre de vie de la ville (piétonisation des espaces récupérés, plantation d'arbres, etc.)

MESURES EN VUE DE RÉDUIRE LES INCIDENCES NÉGATIVES

- Assurer une bonne rotation des emplacements de parcage par le contrôle.
- Organiser du parcage aux alentours de l'hyper centre pour les voitures ventouses. Il est essentiel pour le bon fonctionnement du commerce que les emplacements de parcage publics restent bien accessibles à la clientèle et ne soient pas occupés par les « voitures ventouses ».
- Envisager la création d'aires de parcage P + marche ou P + TC,
- Mettre en place une politique de piétonisation et d'amélioration de la qualité de l'espace public.

7. LA LIAISON SURDENTS – ELSAUTE

7.1. ZONES TOUCHÉES DE MANIÈRE NOTABLE ET OBJET DE LA MODIFICATION (Voir Planche 7.1. et Planche 7.2.)

Tableau 7.1.			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Axe Surdents - Elsaute			Climat et qualité de l'air	Sol et sous-sol	Hydrologie et écoulement	Milieu bio	Paysage	Cadre bâti (Patrimoine)	Activités locales	Circulations	Environnement sonore	Équipement
			Domaine de l'environnement									
Situation		Objet de la Modification										
Périphérie Est												
Vallée de la Vesdre N61		Connexion à la N61										
Autre commune												
Territoire de Dison		Création d'une voirie										

7.2. INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Cette liaison est envisagée par le PCM en tant que piste à suivre. Il ne s'agit pas d'une mesure concrète destinée à être réalisée dans l'immédiat mais seulement d'un concept, qui impliquerait une nouvelle actualisation du Plan de mobilité en cas de décision de mise en oeuvre. Cette décision devrait être prise conjointement avec la commune de Dison et la commune de Limbourg, car il s'agit d'un enjeu à l'échelle de l'agglomération. Pour le territoire de Verviers, cette liaison aurait pour effet d'améliorer la relation de l'Est de la Ville avec l'autoroute E40 via le parc d'activités économiques des Plenesses, en réduisant le trafic de transit Est / Ouest actuel pour rejoindre la E42 – A27 à Ensival ou à Heusy.

LE CLIMAT ET LA QUALITÉ DE L'AIR

Pour ce volet, nous renvoyons au chapitre sur le climat et la qualité de l'air déjà traité dans le cadre du présent rapport

LE RELIEF

Le principe d'une liaison sur le versant nord de la Vesdre au départ de la vallée implique des voiries montantes. Les pentes doivent rester dans une limite admissible, idéalement en dessous de 8% pour les poids lourds. La vallée de la Vesdre est située à une altitude de 180 à Bellevaux tandis que le Sud-Est d'Andrimont est situé à 280 (Neuville). La différence est de 100 m d'altitude sur une longueur de +/- 800 m soit une moyenne de 12,5% sur 800 m en ligne directe. Ces pentes peuvent constituer une rupture notamment pour le trafic lourd. La réduction du pourcentage passe par l'allongement de l'itinéraire avec création de lacets. Au sud de Neuville, il semble cependant impossible de descendre sous les 8% de pente.

LE SOL

Il s'agit de limiter la consommation de terrain. La plus grande partie de l'esquisse du tracé est située en zone agricole au plan de secteur. Il y aura donc consommation de terres à vocation agricole.

LE SOUS-SOL

La carte géologique indique la présence de sous-sol calcaire au droit de la liaison envisagée. On notera aussi l'existence de dolines répertoriées ainsi qu'un chantoir, par ailleurs répertorié dans le volet « patrimoine ». Considérant les caractéristiques du sous sol, des contraintes karstiques sont plausibles. En cas de confirmation de la réalisation d'une étude technique de réalisation de cette liaison, des investigations complémentaires en relation avec le sous sol calcaire doivent être menées.

L'HYDROGÉOLOGIE

Il convient de prévenir toute pollution de la nappe phréatique et protéger les captages éventuels. Il n'y a cependant pas de captage répertorié.

L'HYDROLOGIE ET L'ÉGOUTTAGE

La Vesdre fait l'objet d'un plan de gestion "contrat de rivière". Le principe d'une liaison au départ de la vallée implique la réalisation d'un ouvrage d'art pour franchir la Vesdre. La voirie montante crociera des vallons encaissés qui constituent des voies naturelles d'écoulement d'eau dont il conviendra de gérer le flux.

LE MILIEU BIOLOGIQUE

La liaison envisagée est proche de périmètres Natura 2000 situés sur le versant Nord de la Vesdre, au sud du tracé. Ces zones sont désignées « Vallée de la Vesdre entre Eupen et Verviers ». La mise en œuvre de cette liaison risque de toucher, même indirectement, les périmètres Natura 2000, notamment via des effets sur l'hydrologie locale, ceci, sans préjuger d'effets sur la faune et la flore locale. Il s'agit dès lors de prendre en compte les périmètres Natura 2000 existants au niveau de la conception de la liaison. Faire réaliser une étude des incidences sur l'environnement qui pourra définir des mesures particulières adaptées au cas d'espèce.

LE PAYSAGE

Le versant nord de la vallée de la Vesdre est situé, à l'endroit considéré en zone d'intérêt paysager au plan de secteur. Ce versant est très visible sur les vues longues, notamment depuis Stembert, sur le versant opposé. La liaison envisagée devra franchir des pentes fortes en s'inscrivant dans une topographie tourmentée. Cette situation devrait générer des incidences paysagères notables sur l'ensemble du versant. Il s'agira donc d'intégrer cette liaison sur les versants les moins exposés à la vue. Il semble cependant impossible de l'implanter en dehors du périmètre d'intérêt paysager repris au plan de secteur.

LE CADRE BÂTI ET LE PATRIMOINE

Deux sites classés sont situés à proximité de la liaison envisagée. Le premier est au Sud-Est, dans la vallée de la Vesdre. Il s'agit du site dit « de la Chantoire » à Andrimont. Le second site classé est celui de la vieille ville de Limbourg avec son périmètre de protection qui pourrait se trouver dans le champ des vues lointaines. Le tracé de la liaison envisagé jouxte le village d'Andrimont ainsi que le hameau de Neuville à l'est. On relève la présence de zones d'habitat à caractère rural et de ZACC autour du village d'Andrimont.

L'ACTIVITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

Les terrains traversés par la liaison envisagée sont en très grande majorité repris en zone agricole au plan de secteur. Il sont utilisés de fait pour l'agriculture. L'agriculture locale est celle du pays de Herve et est principalement dédiée à la production de lait. Il y aura perte de terres agricoles et la liaison pourrait s'inscrire comme une ligne de scission des terres pour certaines exploitations agricoles existantes et compliquer leur organisation.

L'ENVIRONNEMENT SONORE

Les terrains traversés par la liaison envisagée sont situés en milieu rural. La qualité acoustique en milieu rural est meilleure que celle en milieu urbain. La liaison envisagée aura une incidence acoustique négative à cause du bruit du trafic routier.

L'ÉQUIPEMENT DU SITE

Une conduite enterrée est signalée au plan de secteur depuis la vallée de la Vesdre vers le Nord-Ouest en passant au sud de Neuville et traverse le village d'Andrimont. Le tracé de la liaison envisagée croise le tracé de cette conduite au sud de Neuville.

8. MÉTHODE D'ÉVALUATION ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉES POUR LA RÉALISATION DU RIE

Au regard de l'article 27 du « décret mobilité », il convient de désigner les projets mis en œuvre dans le cadre de l'actualisation du PCM. Une première étape consistait à bien définir les projets issus de l'actualisation du PCM. Le présent RIE a identifié les quatre projets suivants : 1. Modifications des flux ; 2. Modifications des Carrefours ; 3. Modification de la politique du stationnement ; 4. Projet d'axe Surdents / Elsaute.

On notera que les modifications de flux de circulation ne sont pas à proprement parler un projet issu du PCM mais résultent de décisions portant sur le réseau de voirie : principalement la fermeture de la trémie de la rue du Marteau. Cette fermeture ne fait pas non plus partie des projets issus du PCM de Verviers. Elle fait suite à l'implantation d'un projet commercial structurant dans l'hyper centre le long de la Vesdre (« Au Fil De L'eau » ou encore « Les Rives de Verviers »), lequel projet n'est pas non plus issu du PCM de Verviers. Le PCM prend acte de la fermeture de trémie et de l'implantation d'un projet structurant. Il analyse les modifications de flux induites et les intègre dans ses décomptes comme base de calcul des capacités des voiries et des carrefours.

Dans le cadre du RIE, nous examinons cependant les incidences sur l'environnement des modifications de flux comme s'il s'agissait d'un projet de l'actualisation du PCM de Verviers.

Les projets ont été situés dans leur environnement. Il s'agit souvent de projets portant sur des modifications à portée limitée. Les projets proposés dans le cadre de l'actualisation du PCM visent, d'une manière générale, une amélioration des conditions de circulation. Ils peuvent cependant générer des incidences sur l'environnement dans certains domaines que nous avons identifié. S'agissant d'un « rapport » des incidences et non d'une « étude », il nous a semblé plus important de bien désigner les domaines de l'environnement notablement touchés plutôt que de procéder à une étude systématique, exhaustive et détaillée de chaque domaine de l'environnement. Le budget alloué pour la réalisation du présent RIE eut par ailleurs été insuffisant dans ce cas.

Le PCM envisage certaines mesures susceptibles d'améliorer la circulation à Verviers. C'est ainsi que le PCM envisage une liaison à l'Est de Verviers. Cependant, ce nouvel axe n'est envisagé qu'en tant que piste à suivre, pour laquelle il sera nécessaire d'examiner plus finement les enjeux et le potentiel sur l'amélioration des relations entre l'Est du territoire de Verviers et l'autoroute E40 Liège - Aachen.

Bien que le présent RIE reprend cette idée comme « projet », l'analyse s'inscrit cependant dans les mêmes limites que le PCM : en l'absence de projet réel, le RIE relève les domaines de l'environnement risquant d'être touchés notablement, sur base des informations disponibles, en insistant sur la nécessité d'examiner plus finement les enjeux et les incidences sur l'environnement de ce nouvel axe à un niveau planologique ultérieur.

On notera aussi que le présent rapport sur les incidences environnementales est fondé, pour certains domaines, sur des renseignements obtenus lors de l'évaluation environnementale effectuée précédemment sur le projet commercial « Au Fil de l'Eau » qui s'implante dans l'Hyper centre ville. Cette étude des incidences a été réalisée par le bureau Aries Consultants et a été éditée en juin 2008.

LIMITES DU CONTENU DU RIE DU PCM DE Verviers

le Rapport sur les Incidences Environnementales porte sur les problèmes environnementaux liés au plan de mobilité. Or, le projet de centre commercial "Rives de Verviers" n'est pas une conséquence du plan de mobilité. C'est pourquoi, le présent Rapport ne porte pas sur ce centre commercial ni sur ses incidences directes à l'exception de la mobilité dont les effets sont pris en compte.

Les autres projets de développement territorial de la commune de Verviers sont liés à des réflexions structurantes en termes d'urbanisme. Leur évaluation concerne davantage le domaine de l'aménagement du territoire et devra, dès lors, être réalisée dans le cadre du Schéma de structure communal le présent RIE ne porte pas non plus sur ces projets (terrains potentiellement urbanisables de la commune : ZACC et terrains libres d'occupation situés dans des zones destinées à l'urbanisation au plan de secteur), ni sur leurs incidences directes.

Concernant la piste d'une liaison routière entre la N61 - rue de Limbourg et l'E40 à l'échangeur d'Elsaute le PCM se limite à identifier un besoin potentiel. Le projet s'implante sur le territoire la commune de Dison. De plus, comme le PCM de Limbourg l'a montré, il pourrait améliorer les liaisons entre les N61 / N620 et l'E40, en solutionnant le problème de la traversée de Bilstain. Il dépasse donc le cadre du PCM de Verviers. La réflexion dans le cadre du Rapport sur les Incidences se limite à identifier les principales contraintes environnementales liées à la réalisation de cette liaison routière sous la forme de pistes à suivre.

La piétonisation envisagée par le PCM pour certaines voiries du centre-ville n'est pas envisageable à court et moyen termes à cause de l'ampleur des mesures d'accompagnement qu'elle requière et des budgets impliqués. De plus, les travaux à consentir ne pourraient pas être menés parallèlement à ceux projetés pour le projet "Rives de Verviers", sans générer des problèmes de circulation difficilement surmontables. Il n'est donc pas opportun d'évaluer à ce stade les incidences environnementales de cette mesure, sur la base de la situation existante, qui évoluera trop sensiblement d'ici à sa mise en œuvre pour rester représentative.

9. MESURES DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN

Comme pratiqué pour le PDS de 1996-1997, la mise en œuvre du PCM s'appuie sur :

- l'identification de mesures prioritaires ;
- un inventaire des mesures liées (à réaliser simultanément pour garantir ou renforcer leur efficacité) et des Autorités responsables de leur réalisation ;
- la poursuite des travaux du Comité de suivi du PDS, chargé par le PCM de vérifier le phasage et l'efficacité des mises en œuvre des propositions.

ILLUSTRATIONS ET ANNEXES

