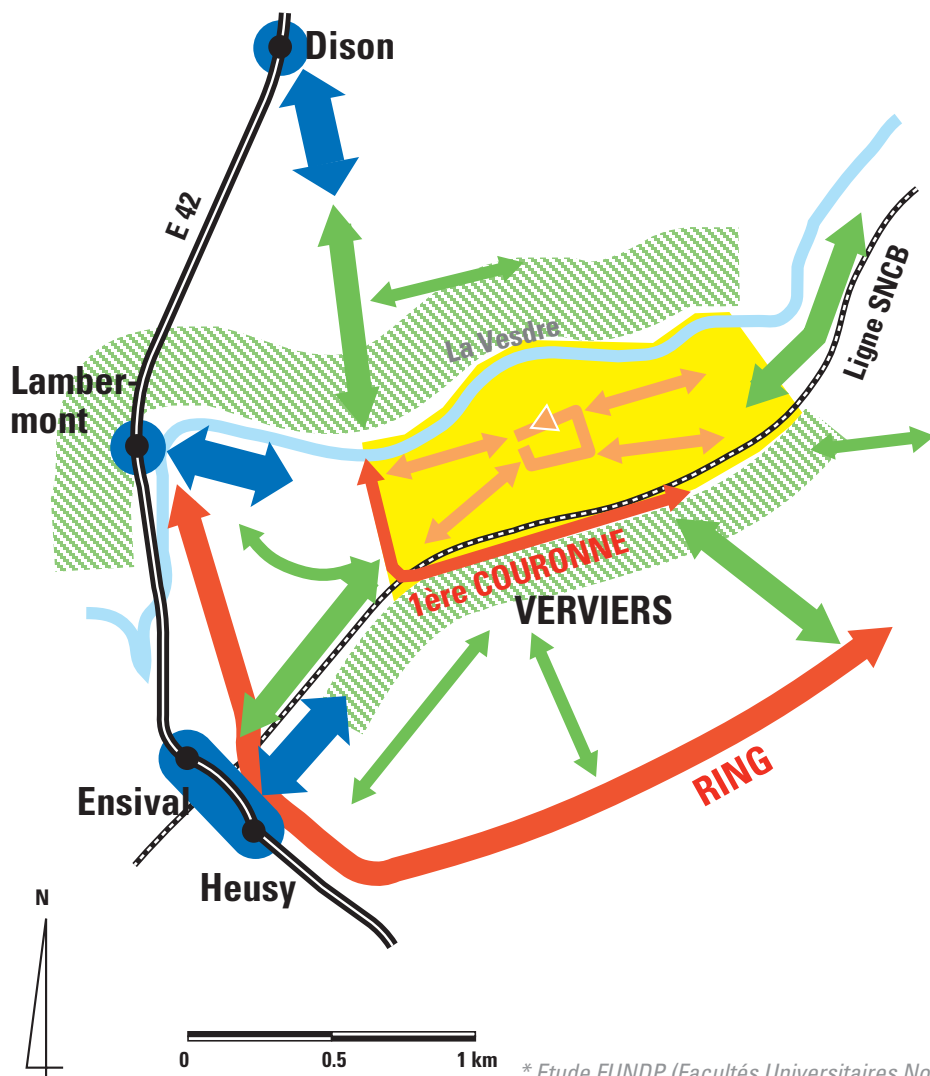


Bilan et recadrage des grands objectifs du Plan de Déplacements - Stationnement de 1996-1997



LES OBJECTIFS SUIVANTS DU PDS ONT ÉTÉ CONCRÉTISÉS * :



- Améliorer l'attractivité du ring
- Renforcer le rôle de "protection du centre" que peut jouer la 1ère couronne



- Restructurer le réseau bus pour une meilleure desserte du centre
- Créer un pôle central fort



- Améliorer la qualité des espaces publics (confort, sécurité, convivialité)
- Développer un réseau spécifique

LES OBJECTIFS SUIVANTS DU PDS N'ONT PAS (TOTALEMENT) ÉTÉ CONCRÉTISÉS ET/OU RESTENT D'ACTUALITÉ OU DOIVENT ÊTRE POURSUIVIS:



- Mettre en place une politique de stationnement adéquate (au centre-ville surtout)
- Mieux équilibrer le rôle des jonctions autoroutières
- Maîtriser les flux entrant en ville (contrôle d'accès) en conformité avec les capacités routières et de parcage offertes en aval



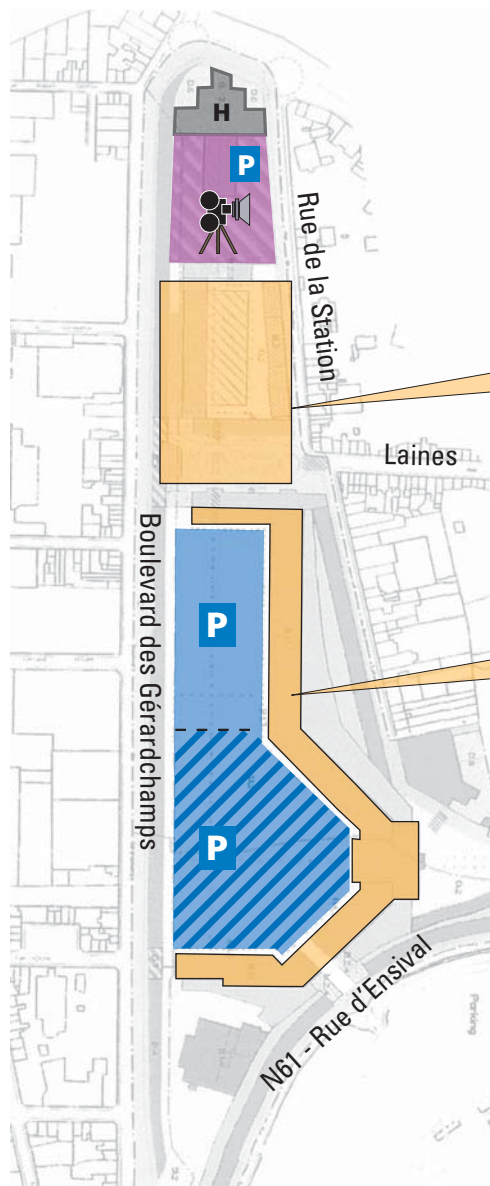
- Assurer une prise en compte optimum des transports collectifs dans l'espace (sites propres) et dans le temps (priorités aux carrefours)



- Renforcer le rôle des modes doux, notamment pour l'accès aux écoles
- Améliorer la sécurité du chemin de l'école pour tous les modes (itinéraires et abords)

* Etude FUNDP (Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix)

Charges de trafic journalières projetées au cumul des 2 projets "Rives de Verviers" et "Verviers Ouest"

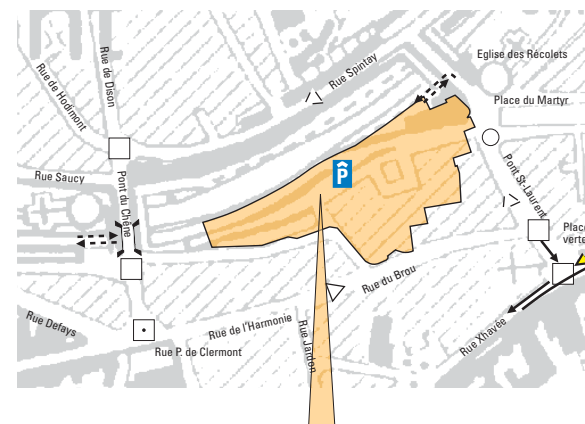


Verviers Ouest :

**+ 1'500 à + 2'000 uv
par jour ouvrable
+ 2'300 à + 3'000 uv
par samedi
pour le solde
du développement du site**

**+ 2'000 à + 2'500 uv/jo
+ 3'300 à + 4'100 uv/sam
à terme pour l'Ardennes
Outlett Center
(y compris extension projetée)**

Sources : PCA de Verviers Ouest - Etude
d'accessibilité - Transitec (Octobre 2000)



Rives de Verviers* :

(V. annexe 3.2.2)

**+ 8'500 uv/jo
+ 13'500 uv/sam**

(*) Version 2008 du projet, admis pas de
changement simplificatif des caractéristiques
de génération de trafic, d'accès ni de
stationnement (autres figures inchangées)

► **Un total de + 12'000 à + 13'000 uv / jour ouvrable
dont + 9 à + 10'000 de/vers l'Ouest (E42, Ring,...)**

► **Un total de + 19'000 à + 20'500 uv / samedi
dont + 14 à + 15'500 de/vers l'Ouest (E42, Ring,...)**

Plan de circulation du centre-ville : contraintes et objectifs



Contraintes à considérer :

Le projet "Rives de Verviers" et ses contraintes d'accès

Les écoles principales, dont l'accès doit être préservé

Objectifs visés :

maîtriser et dissuader plus fortement les flux de transit

améliorer la qualité des espaces publics :

- dans la continuité des aménagements de la Place Verte et de Pont aux Lions
- au profit des piétons et cyclistes

optimiser les conditions de circulation des bus (notamment assainir le débouché de la rue Xhavée sur la rue Concorde)

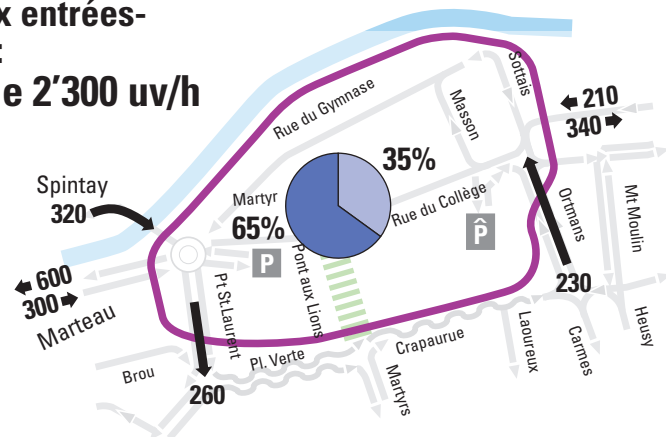
améliorer les cheminements entre l'hypercentre et l'Hôtel de Ville

diminuer la pression automobile sur les accès et aux abords des écoles

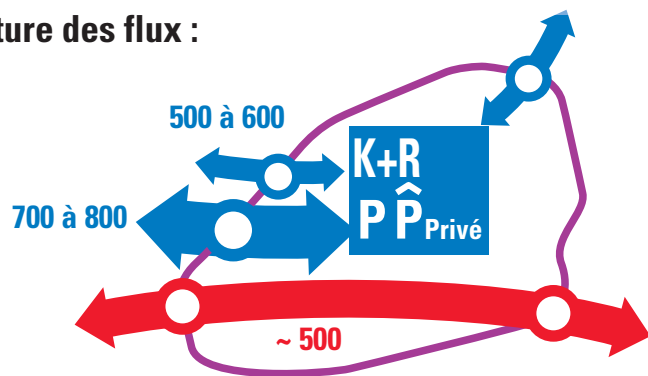
Piétonisation au centre-ville : reports de trafic actuels liés à la poche "Collège" - HPS 17h - 18h

E0 - mai 2006 :

Flux aux entrées-sorties :
Total de 2'300 uv/h

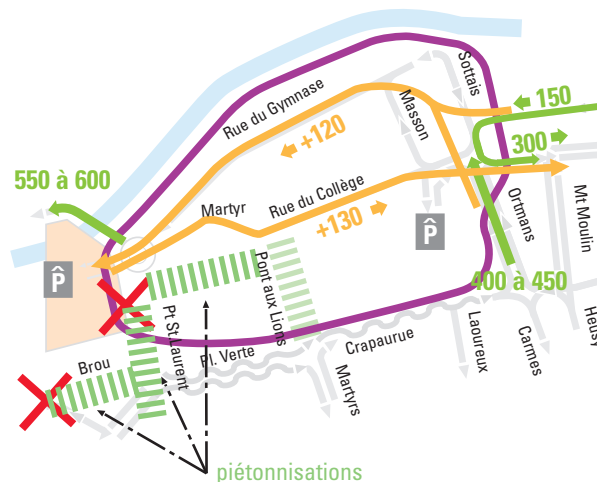


Structure des flux :



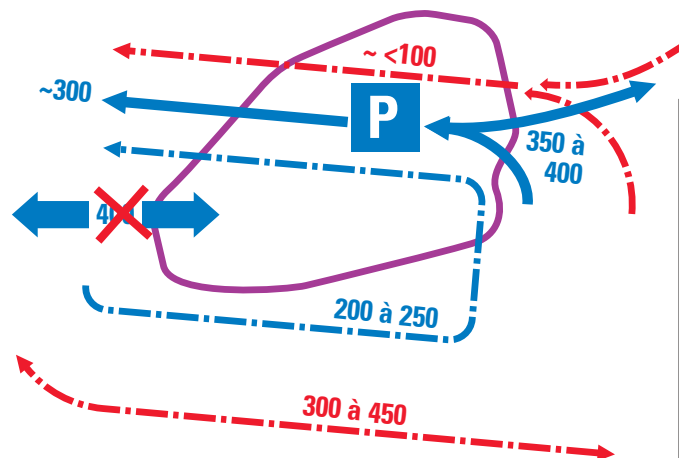
	Flux	Cordon
Transit	~500	~1'000
Echange	~1'300	~1'300

E1 - après piétonisation :



Flux aux entrées-sorties :
Total : 1'400 à 1'500 uv/h
(- 800 à - 900, soit ~ - 30 %)

Trafic lié au projet
"Rives de Verviers" :
+ ~ 250 uv/h



Reports estimés :

échanges :
~200 à 250 uv/h
(Crapaurue, Palais)

transit :
300 à 450 uv/h

Incidences des variantes de politique du stationnement sur voirie sur le trafic au centre-ville de Verviers*

Situation actuelle

	Places	Taux d'occupation 1)	Taux rotation HP 3)	Taux rotation jour 2)	Génération trafic HP	Génération trafic jour
Zones courte durée (payant)	0	85 à 90 %	0.9 à 1.2	9 à 10	0 à 0	0 à 0
Zones moyenne durée	1'460	95 à 100 %	0.6 à 0.8	5 à 6	830 à 1'170	6'900 à 8'800
Zones longue durée (gratuit)	510	60 à 80 %	0.4 à 0.5	2.5 à 3	120 à 200	800 à 1'200
Totaux :	1'970				950 1'370	7'700 à 10'000

Scénario 1 : Offre maintenue - gestion volontariste renforcée (voir figure N°3.5.2)

	Offre	Taux d'occupation 1)	Taux rotation HP 3)	Taux rotation jour 2)	Génération trafic HP	Génération trafic jour
Zones courte durée	939	85 à 90 %	0.9 à 1.2	9 à 10	720 à 1'010	7'200 à 8'500
Zones moyenne durée	643	95 à 100 %	0.6 à 0.8	5 à 6	370 à 510	3'100 à 3'900
Zones longue durée	331	60 à 80 %	0.4 à 0.5	2.5 à 3	80 à 130	500 à 800
Totaux :	1'913	97%			1'170 1'650 123% 120%	10'800 à 13'200 140% 132%

Scénario 2 : S1 + piétonisation (voir annexe N°3.5.2a)

	Offre	Taux d'occupation 1)	Taux rotation HP 3)	Taux rotation jour 2)	Génération trafic HP	Génération trafic jour
Zones courte durée	778	85 à 90 %	0.9 à 1.2	9 à 10	600 à 840	6'000 à 7'000
Zones moyenne durée	643	95 à 100 %	0.6 à 0.8	5 à 6	370 à 510	3'100 à 3'900
Zones longue durée	331	60 à 80 %	0.4 à 0.5	2.5 à 3	80 à 130	500 à 800
Totaux :	1'752	89%			1'050 1'480 111% 108%	9'600 à 11'700 125% 117%

Scénario 4 : S1 + Parking Thiers Mère Dieu (voir annexe N°3.5.2c)

	Offre	Taux d'occupation 1)	Taux rotation HP 3)	Taux rotation jour 2)	Génération trafic HP	Génération trafic jour
Zones courte durée	903	85 à 90 %	0.9 à 1.2	9 à 10	690 à 980	6'900 à 8'100
Zones moyenne durée	713	95 à 100 %	0.6 à 0.8	5 à 6	410 à 570	3'400 à 4'300
Zones longue durée	34	60 à 80 %	0.4 à 0.5	2.5 à 3	10 à 10	100 à 100
Parking Thiers Mère-Dieu	450	50 à 70 %	0.5 à 0.6	4 à 5	110 à 190	900 à 1'600
Totaux :	2'100	107%			1'220 1'750 128% 128%	11'300 à 14'100 147% 141%

*) Avec appel de clients lié à la nouvelle offre commerciale du projet de centre commercial

1) Taux de remplissage moyen de la zone, durant les heures ouvrables (~ 14h)

2) Nombre de véhicules ayant stationné en moyenne sur une place (moyenne sur la capacité totale), durant les heures ouvrables (~ 14h)

3) Nombre de véhicules ayant stationné en moyenne sur une place (moyenne sur la capacité totale), durant l'heure de pointe du soir (16h30-17h30)

Incidences du projet de parking et de centre commercial "Rives de Verviers" sur le trafic actuel au centre-ville*

Situation actuelle

	Places	Taux d'occupation 1)		Taux rotation HP 3)		Taux rotation jour 2)		Génération trafic HP		Génération trafic jour	
Zones courte durée (payant)	0	85	à 90 %	0.9	à 1.2	9	à 10	0	à 0	0	à 0
Zones moyenne durée	1'460	95	à 100 %	0.6	à 0.8	5	à 6	830	à 1'170	6'900	à 8'800
Zones longue durée (gratuit)	510	60	à 80 %	0.4	à 0.5	2.5	à 3	120	à 200	800	à 1'200
Totaux :	1'970							950	1'370	7'700	à 10'000

Scénario 1 : Offre maintenue - gestion volontariste renforcée (voir figure N°3.5.2)

	Offre	Taux d'occupation 1)		Taux rotation HP 3)		Taux rotation jour 2)		Génération trafic HP		Génération trafic jour	
Zones courte durée	939	85	à 90 %	0.9	à 1.2	9	à 10	720	à 1'010	7'200	à 8'500
Zones moyenne durée	643	95	à 100 %	0.6	à 0.8	5	à 6	370	à 510	3'100	à 3'900
Zones longue durée	331	60	à 80 %	0.4	à 0.5	2.5	à 3	80	à 130	500	à 800
Totaux :	1'913	97%						1'170 123%	1'650 120%	10'800 140%	13'200 132%

Scénario 3 : S1 + Parking et centre commercial "Rives de Verviers" (voir annexe N°3.5.2b)

	Offre	Taux d'occupation 1)		Taux rotation HP 3)		Taux rotation jour 2)		Génération trafic HP		Génération trafic jour	
Zones courte durée	601	85	à 90 %	0.9	à 1.2	9	à 10	460	à 650	4'600	à 5'400
Zones moyenne durée	638	95	à 100 %	0.6	à 0.8	5	à 6	360	à 510	3'000	à 3'800
Zones longue durée	331	60	à 80 %	0.4	à 0.5	2.5	à 3	80	à 130	500	à 800
P "Rives de Verviers" - clients	1'000	70	à 75 % ⁴⁾	0.6	à 0.8	5	à 6	420	à 600	3'500	à 4'500
P "Rives de Verviers" - abonnés	180	90	à 100 %	0.2	à 0.4	2.5	à 3	30	à 70	400	à 500
Totaux :	2'750	140%						1'350 142%	1'960 143%	12'000 156%	15'000 150%

*) Avec appel de clients lié à la nouvelle offre commerciale du projet

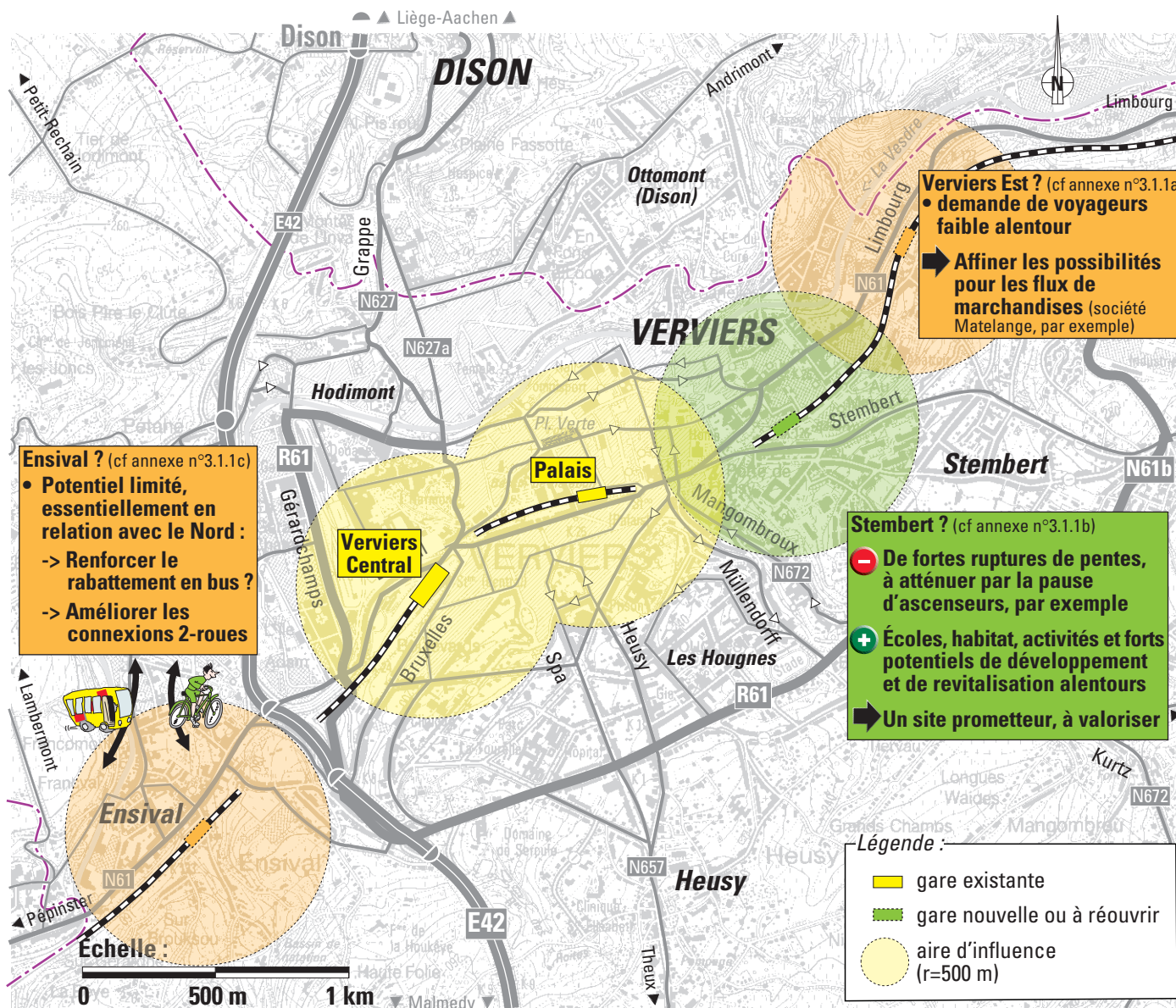
1) Taux de remplissage moyen de la zone, durant les heures ouvrables (~ 14h)

2) Nombre de véhicules ayant stationné en moyenne sur une place (moyenne sur la capacité totale), durant les heures ouvrables (~ 14h)

3) Nombre de véhicules ayant stationné en moyenne sur une place (moyenne sur la capacité totale), durant l'heure de pointe du soir (16h30-17h30)

4) Parking non entièrement occupé en jours ouvrables, car dimensionné pour le samedi, jour de plus forte affluence

Potentiel de valorisation des réseaux de transports en commun existants : le rail



Gares existantes :

Verviers Central

Un potentiel déjà bien valorisé
➔ **Plutôt optimiser les modes d'accès** (Bus + Rail plutôt que dépose en voiture K+R)

Palais

Une gare "excentrée" (TC) et à l'accessibilité piétonne délicate
➔ **Potentiel faible**

Nouvelles gares ? :



des Thalys et ICE en moins à l'ouverture de la LGV, donc des sillons ferroviaires disponibles



"projet" de tram-train Liège-Verviers-Aix :

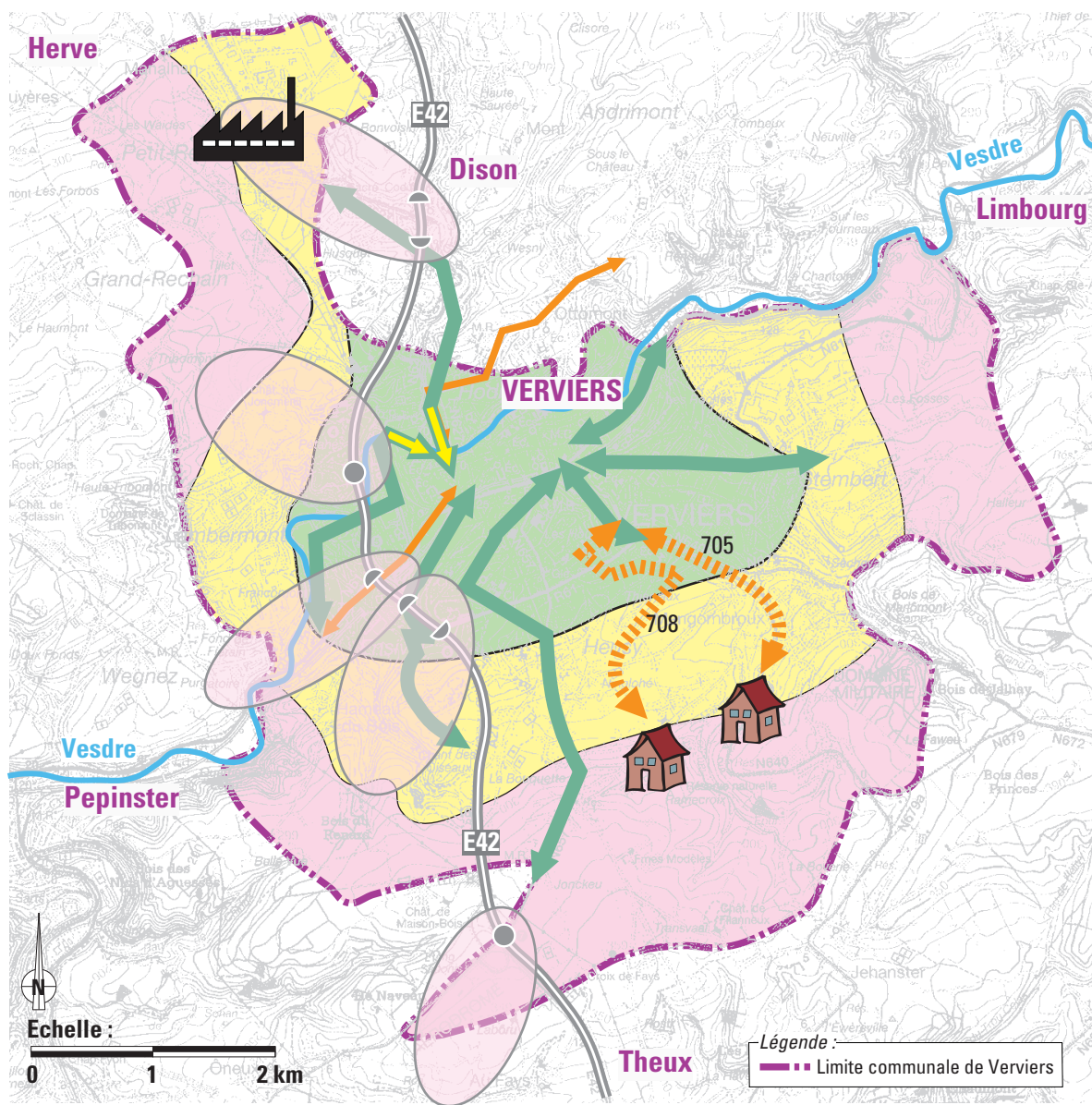
- desserte locale (<300 à 500 mètres)

- Bus + Rail, P+R,
- ➔ Quid des planchers minima de fréquentation potentielle pour réouvrir une gare ?



à affiner, par la SNCB,
sur la base des annexes 3.1.1a à 3.1.1c

Potentiels de valorisation des réseaux de transports en commun existants : les bus

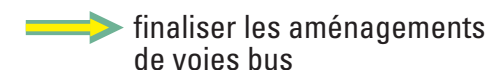


Optimisation des lignes :

- les bus sont bondés en heure de pointe

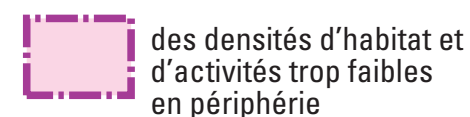


- des temps de parcours peu attractifs sur certains tronçons



Développements

- attractivité et potentiels TC limités par :



- habitat



705

708

renforcer et/ou prolonger les lignes 705 et 708

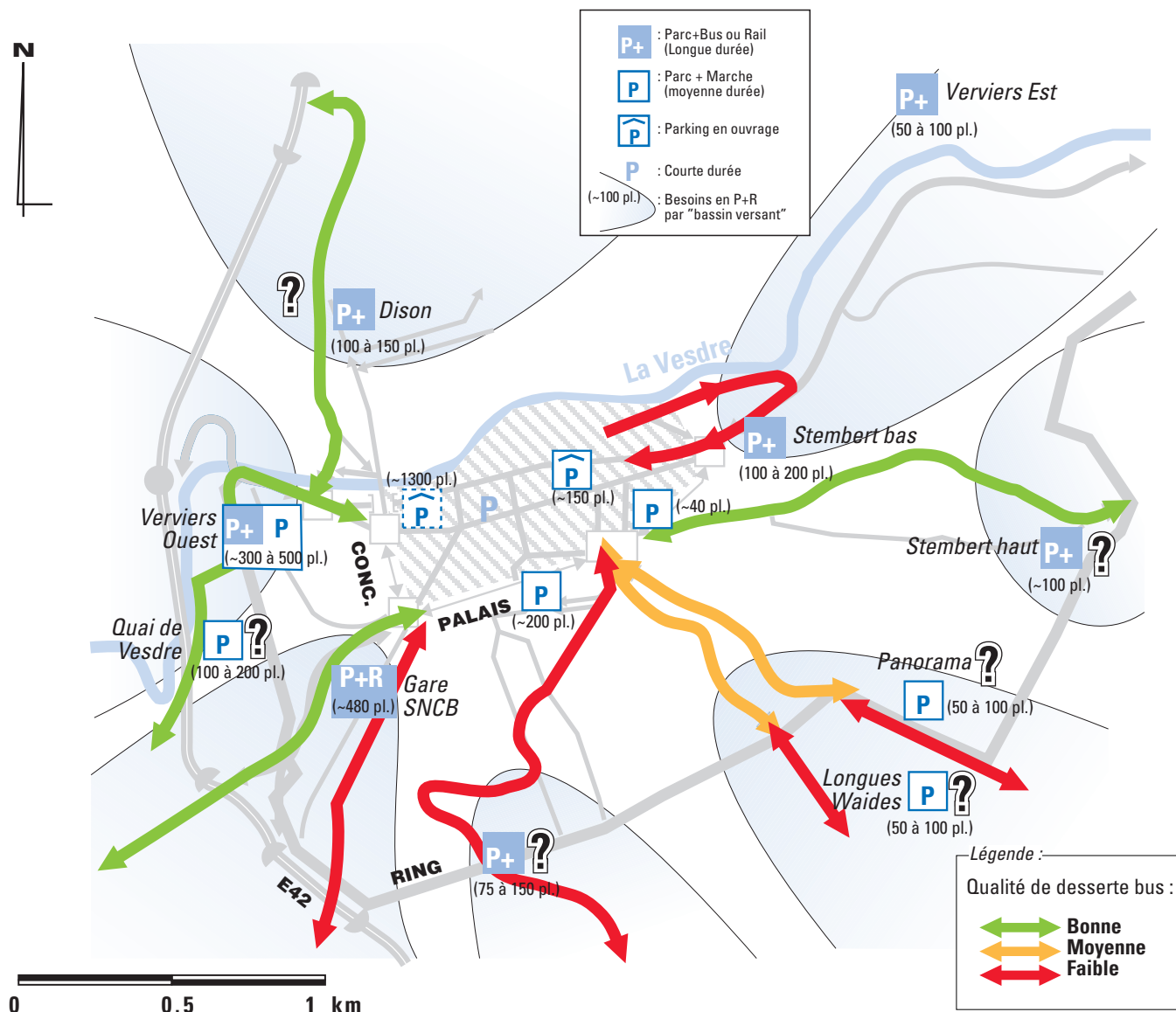
➔ à affiner par le TEC et la Ville

- activités



potentiels limités, à Petit-Rechain

Potentiels de création d'offre de stationnement alternative hors centre-ville : les P+R



**Pour rappel,
depuis le PDS de 1996 :
+ 1'400 places créées,
soit + 55 %**

Des besoins en P+R urbains estimés à
(hors usage SNCB) :

- **500 à 1000 places**
d'après les flux d'entrée en ville
(1 à 2% du TJOM entrant)
- **500 à 600 places**
d'après la politique de stationnement
du centre-ville

Des potentiels à affiner :

- **avérés jusqu'à 300, voire 500 places**
sur le site de **Verviers Ouest**
(selon densité et affectation des
parcelles encore disponibles)
- **à affiner de 500 à 800 places**
(Dison, Quai de la Vesdre, Stembert et Panorama)

Plan de déplacements scolaires : pistes à suivre

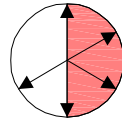


TRANSPORTS EN COMMUN

- Modification du tracé des lignes 38b et 738 (?)



VEHICULES PRIVES



- Désynchroniser le début des cours.

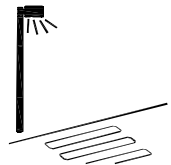


- ZONES DE DEPOSE SCOLAIRE + SYSTEMES DE BOUCLES aux différentes entrées du centre-ville (côté EST) couplées avec des cheminements piétons sécurisés vers les pôles scolaires (ou avec une ligne PEDIBUS) sur le parking de l'ancienne gare de l'ouest.

- Développement du co-voiturage dans le cadre des PDS.



PIETONS



Campagne de sécurisation des abords d'écoles : éclairage, plateaux, marquage horizontal (30), présence d'un policier ou d'un steward, aménagement de trottoirs.



Service PEDIBUS, soit :

- interne à l'école : rang + professeur
- en partenariat avec les différents pôles scolaires (4 ligne PEDIBUS envisageables).



DEUX ROUES

VU LE CONTEXTE LOCAL : UNE ACTION EN DEUX TEMPS



10-12 ans

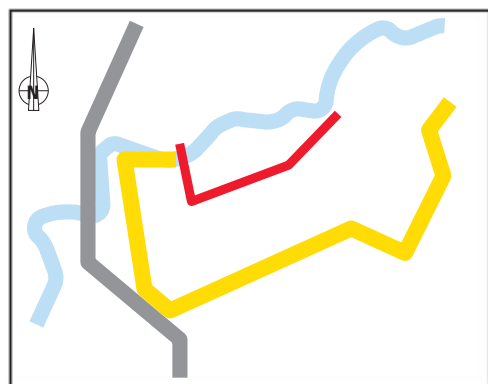
- Fin du primaire :
 - vélo-apprentissage - brevet du cycliste,
 - expérience pilote de ramassage scolaire à vélo au départ de l'Ecole communale du Centre.



13-16 ans

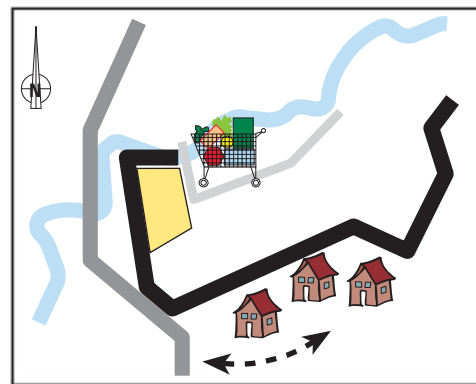
- Secondaire :
 - rateliers sécurisants dans chaque école (1 place/10 élèves),
 - mesures en faveur des cyclistes (voir fig. ...).

Actualisation du concept multimodal des déplacements - Les grands enjeux



Situation actuelle E0 :

- pas, peu de réserves de capacité, tous modes
- des problèmes de fluidité, tous modes



Situation future E1 :

- des projets commerciaux ambitieux
+12'000 à 13'000 uv/jo
- des forts potentiels de développements de l'habitat
+10'000 à 15'000 uv/jo

**UNE EVOLUTION "TENDANCIELLE" PAS ADMISSIBLE POUR VERVERS
QUELLES PISTES A SUIVRE ?**



renforcer le rôle du rail,
voir chapitre 3.5 et annexes 3.1.1 à 3.1.1c



renforcer, valoriser le réseau bus,
voir chapitre 3.3 et figures 3.3.1 à 3.3.3



**développer les axes structurants
pour les modes doux,**
voir chapitre 3.4 et figures 3.4.1 à 3.4.3



**exploiter les potentiels de valorisation
et de renforcement des axes existants,**
voir chapitres 3.2 et 3.7



**créer de nouveaux axes et tronçons
complémentaires ?**
voir annexes 3.1.4 et 3.1.5a et b



**diminuer la pression de
l'automobile**



au centre-ville (1ère Couronne)

- valoriser les complémentarités

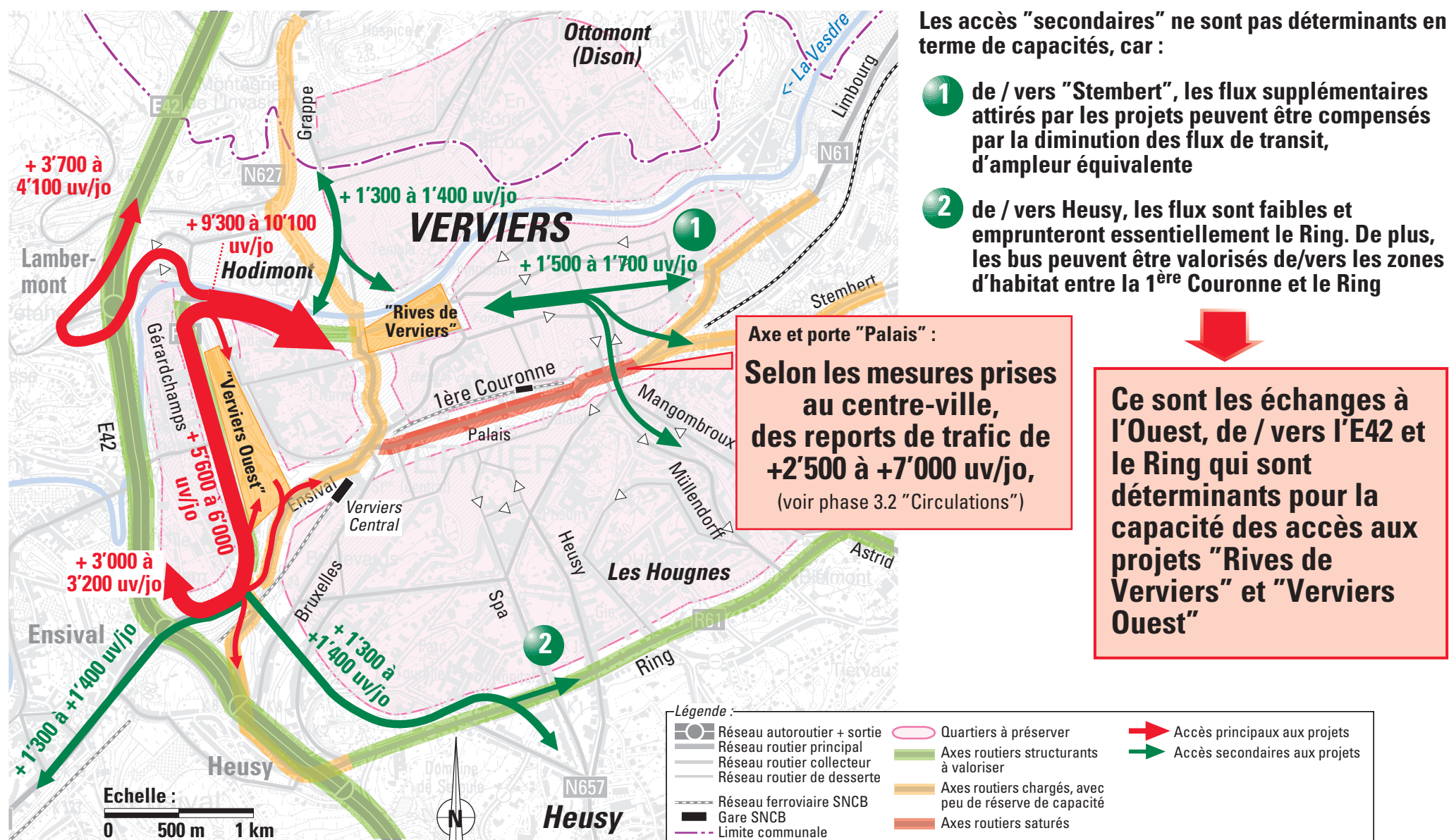


- mettre en place une politique de stationnement volontariste !
voir chap. 3.5 et fig. 3.5.1 à 3.5.3

en 2ème Couronne (Ring)



Projets de piétonisation (Ville) et projets privés ("Rives de Verviers" et "Verviers Ouest") - contraintes d'accès



Capacités utilisées aux carrefours - Charges de dimensionnement (voir annexe 2.2) à l'heure de pointe du soir d'un jour ouvrable moyen

Secteur Pont Parotte :

Aménagements du rond-point à revoir car :

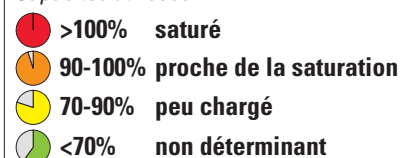
- remontées de files liées au carrefour à feux jusqu' dans le rond-point
- sens de circulation ne justifiant plus un rond-point

Seulement pour ce carrefour,
le samedi est déterminant,
avec une **capacité utilisée**
de 120%

Carrefour Houget :

**Aménagement proposé
(2 voies sur Houget) déjà pris
en compte dans le calcul**

Capacités utilisées :



Pont du Chêne :

Problèmes de capacité

- en sortie de Spintay, favorable à la dissuasion du transit à travers l'hypercentre
- sur les mouvements secondaires

 **NON DÉTERMINANT**

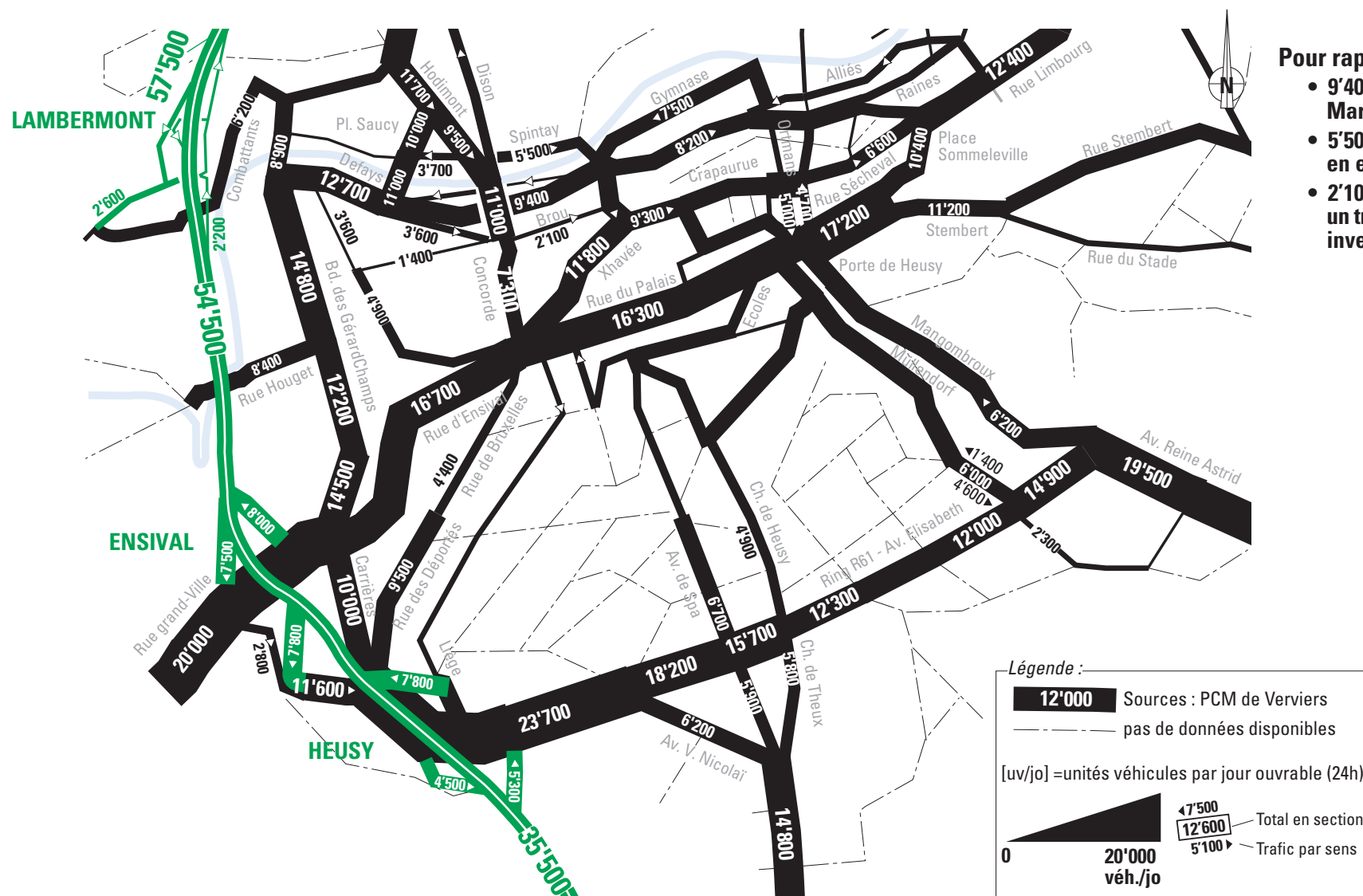
_Place de la Victoire :

Peu ou pas influencée par

- "Rives de Verviers"
(en raison de l'orientation de ses accès)
- "Verviers Ouest"
(faible surcharge <5% du trafic entrant dans le rond-point)

L'analyse concernant les carrefours "Pont Parotte", "Léopold", "Kermadec" et "Ech. Ensival", est développée ci-après

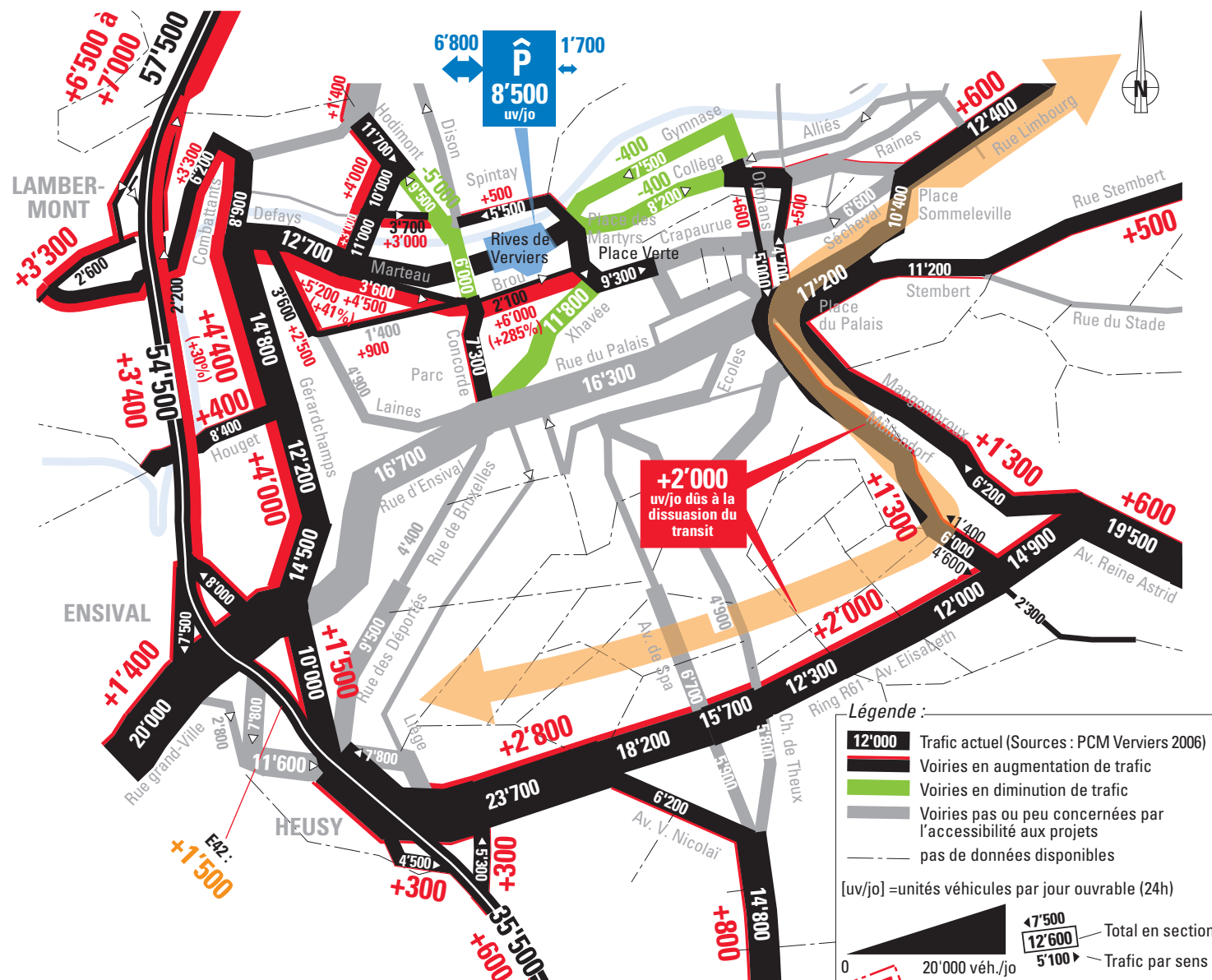
Rappel des charges de trafic actuelles d'un jour ouvrable moyen - TJOM 2006



Pour rappel, un trafic actuel de :

- 9'400 uv/jo dans la trémie Marteau
- 5'500 uv/jo sur la rue Spintay, en entrée de ville
- 2'100 uv/jo sur la rue de Brou, un trafic tranquilisé suite à son inversion (7'100 uv/jo en 1996)

Evolutions des charges de trafic actuelles liées aux projets "Rives de Verviers" et "Verviers Ouest"



Pour rappel, le projet "Rives de Verviers" s'accompagne de :

- la réaffectation de la trémie Marteau pour l'accès au parking du projet
- l'inversion des sens de circulation des rues Spintay, Saucy et Hodimont
- des mesures de dissuasion légères du transit dans le secteur "Gymnase/Collège", avec des reports d'environ -2'000 uv/jo vers le ring R61
- le report des flux de la trémie sur les rues Spintay et Brou-Harmonie

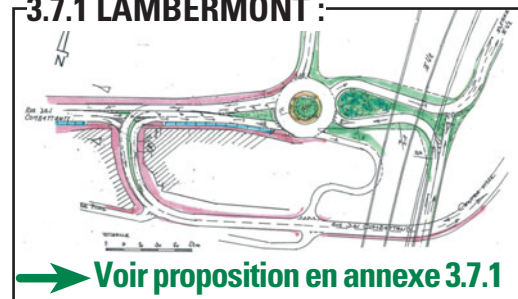
► D'une manière générale, peu de tronçons soulagés

► Les axes les plus fortement chargés sont :

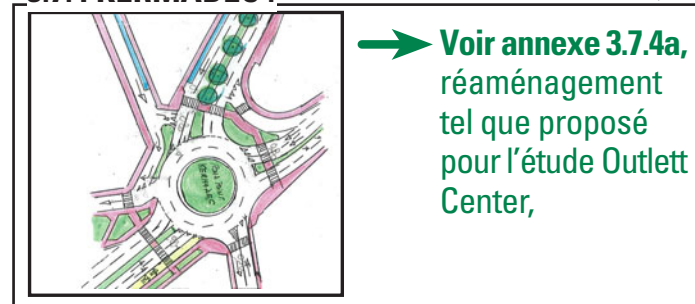
- Brou-Harmonie + 285%, avec toutefois une situation similaire à celle d'avant l'inversion de sens de circulation
- Defays +41%
- Gérardchamps + 30%

Mesures prioritaires - en lien avec les projets commerciaux "Rives de Verviers" et "Verviers Ouest"

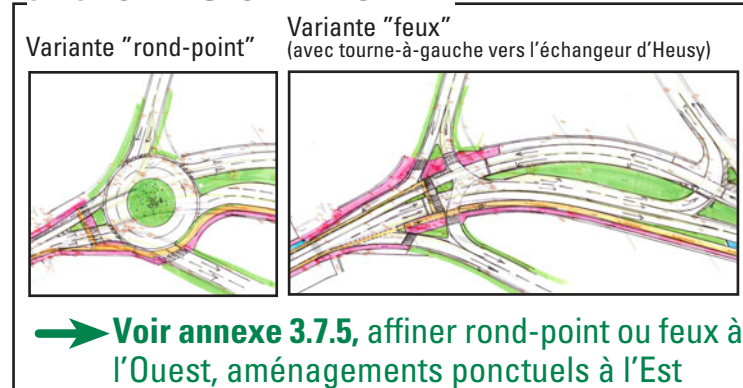
3.7.1 LAMBERMONT :



3.7.4 KERMADEC :

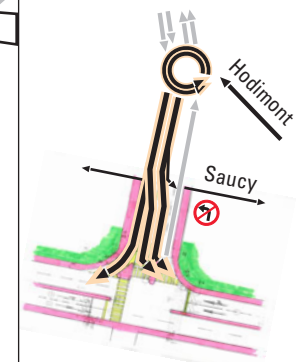


3.7.5 ECHANGEUR D'ENSIVAL :

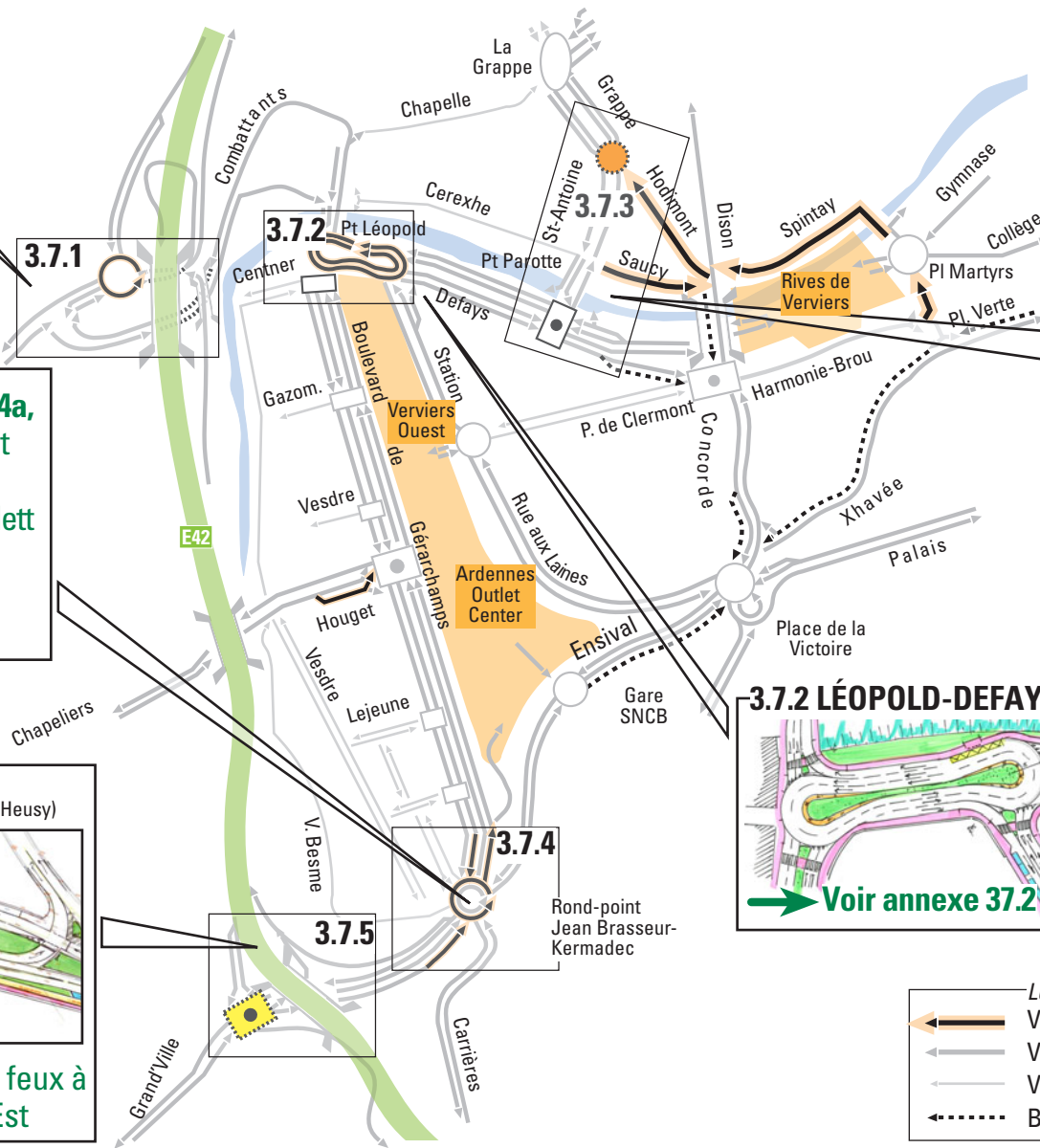
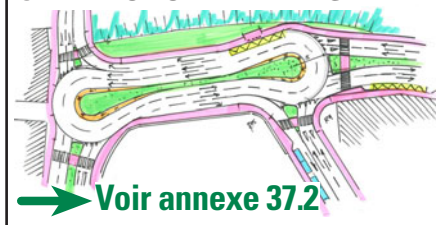


3.7.3 PAROTTE :

→ Circulations, voir ann. 3.2.1
Réaliser les voies bus
Travaux, voir ann. 3.7.3

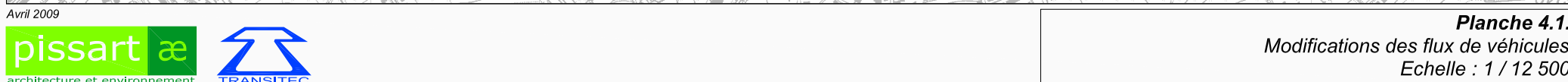


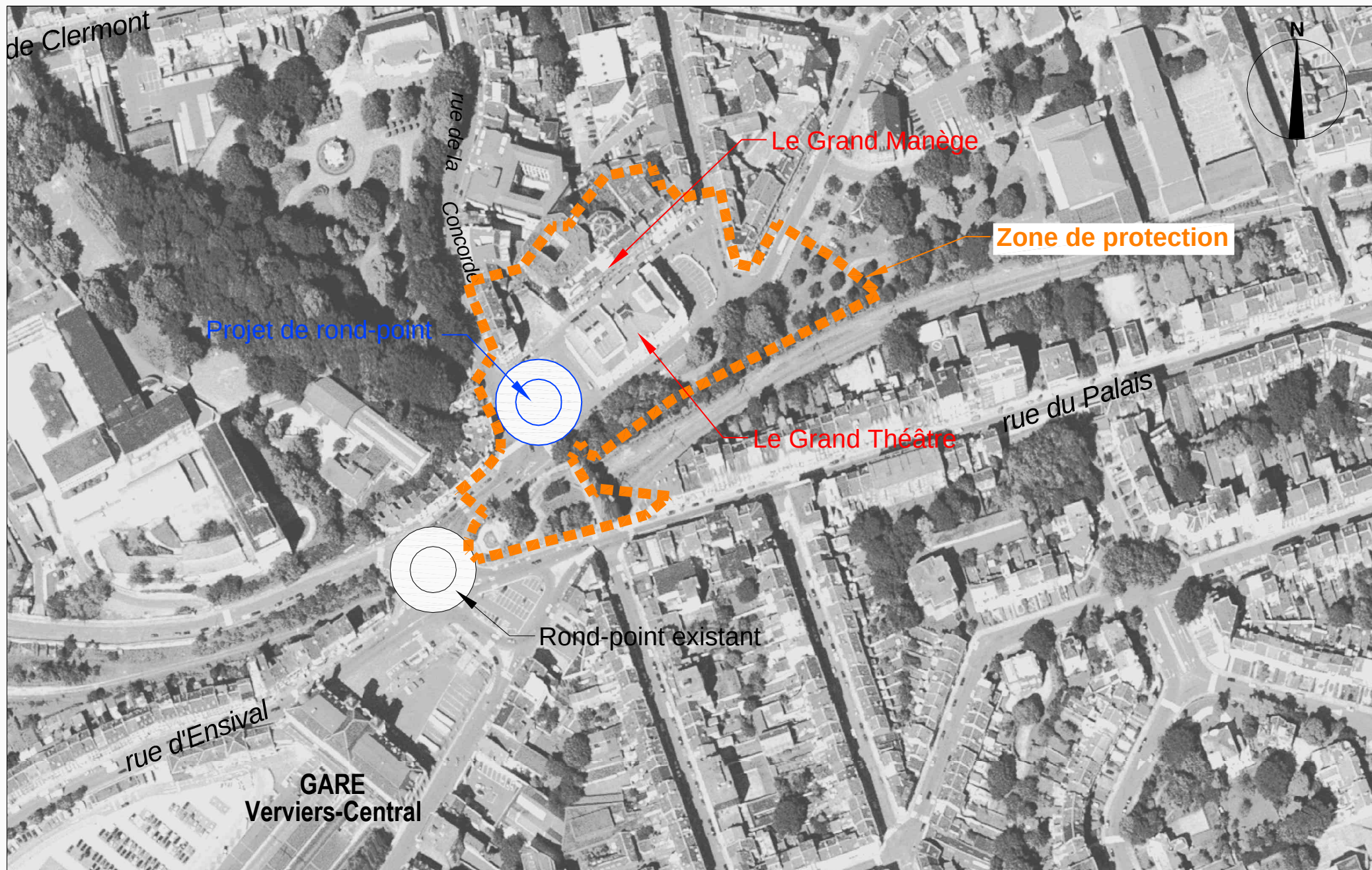
3.7.2 LÉOPOLD-DEFAYS :



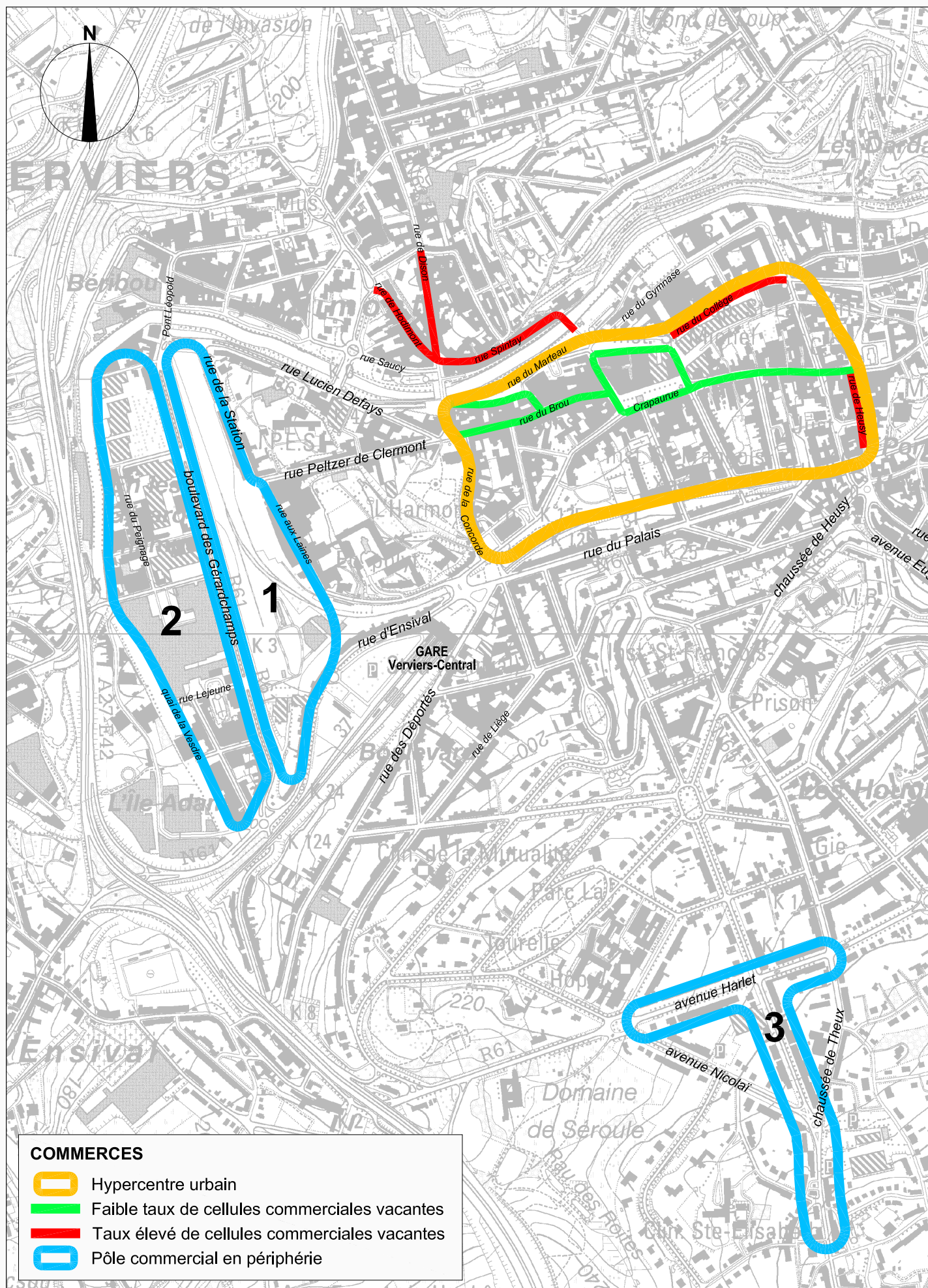
Légende :

	Voies structurantes modifiées
	Voies structurantes actuelles
	Voies secondaires
	Bande bus

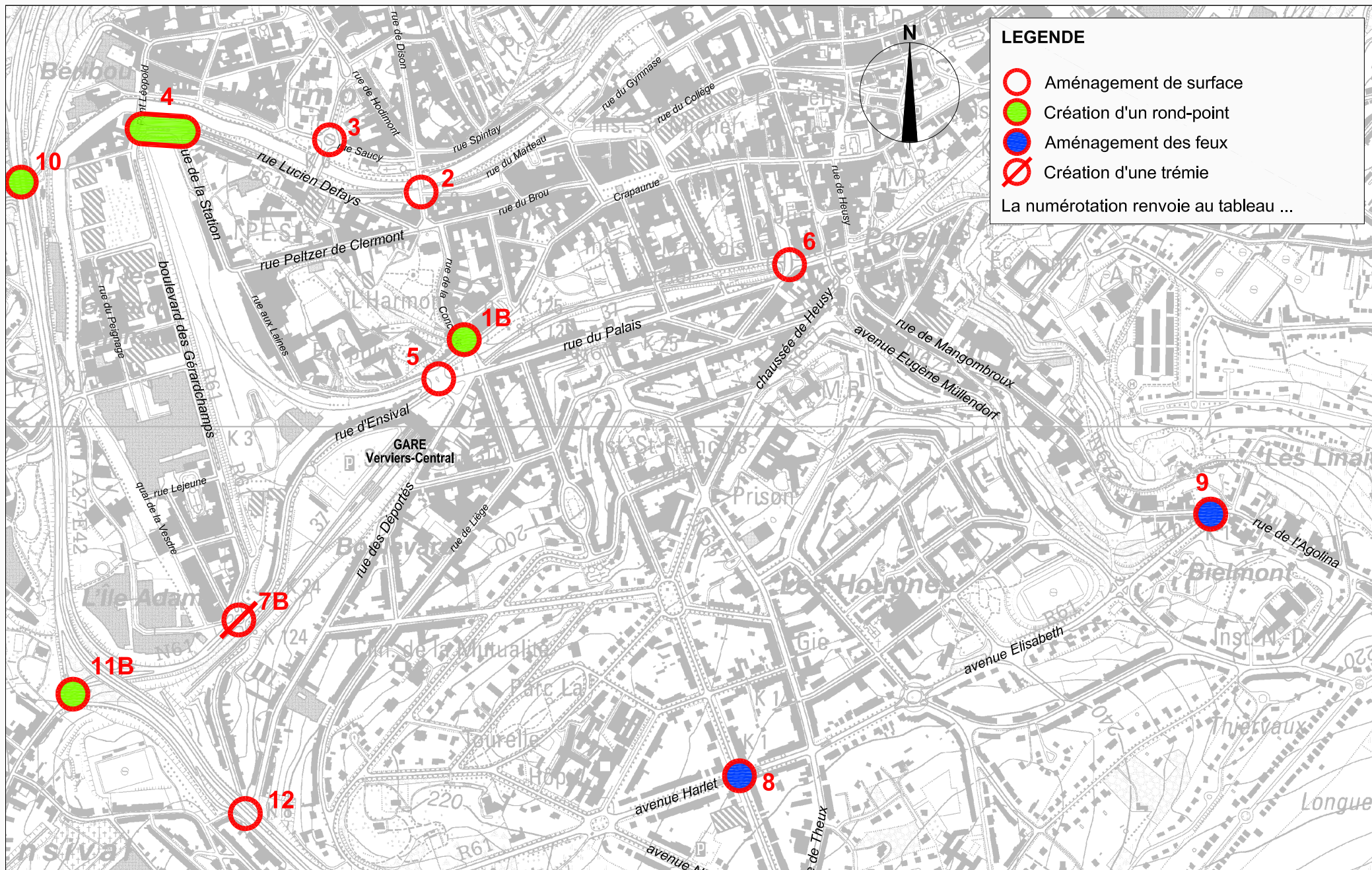




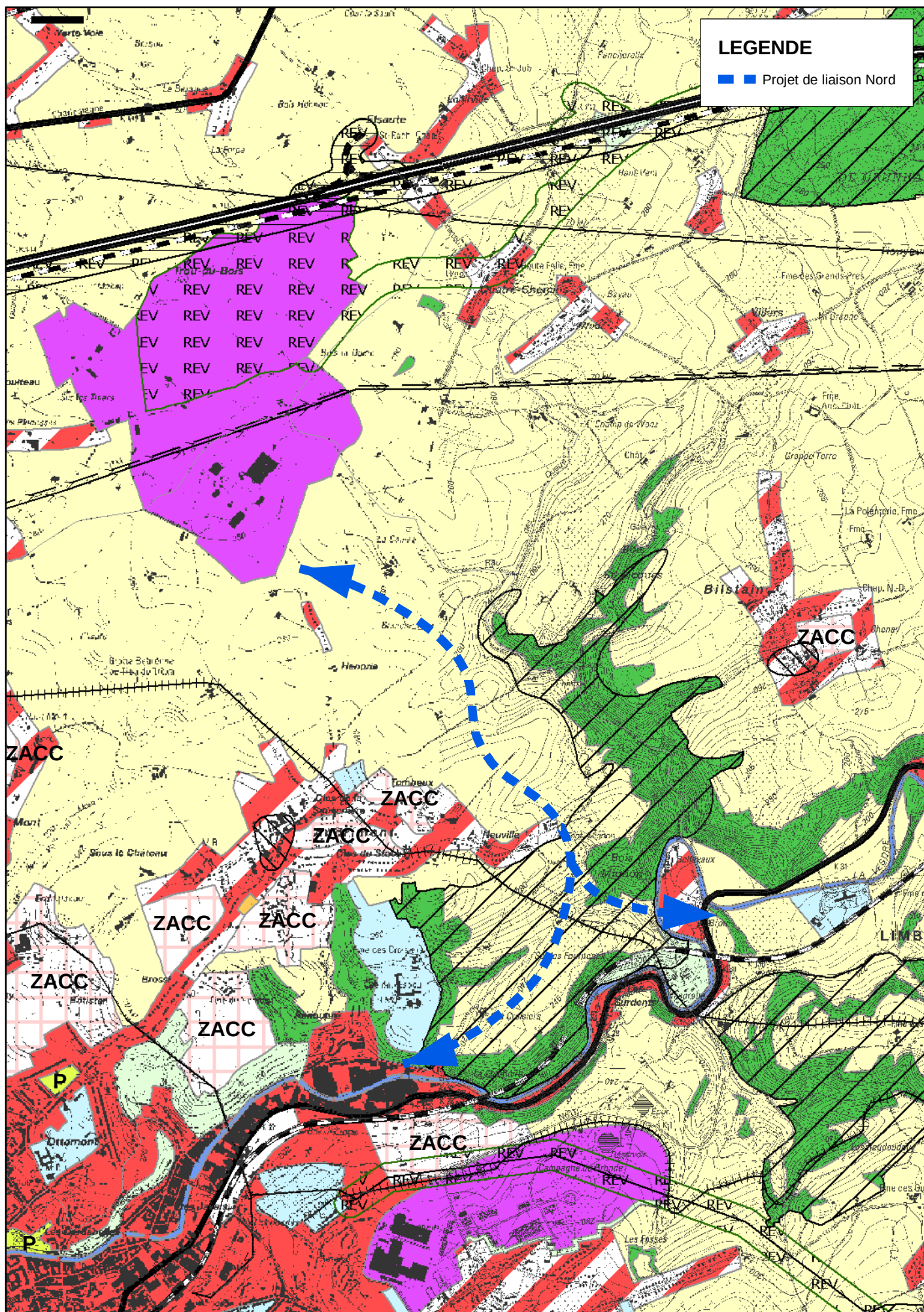
Avril 2009



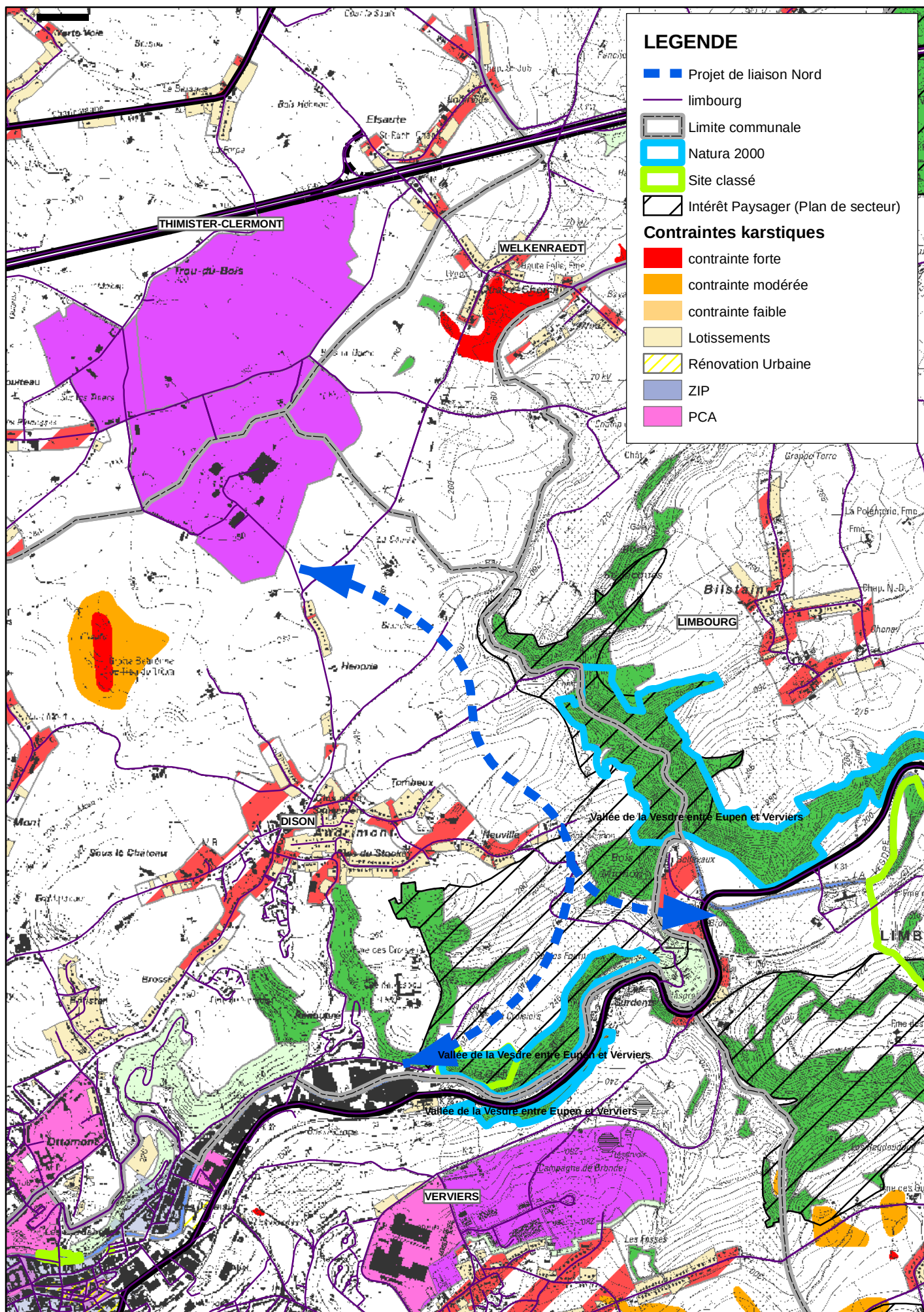
Avril 2009



Avril 2009



Avril 2009



Avril 2009