

PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ

VILLE DE Verviers

Portrait du territoire

RAPPORT – AOÛT 2017

TABLE DES MATIÈRES

1	Introduction	4
2	Mobilité piétonne.....	5
2.1	Le piéton au centre de l'ambition.....	5
2.2	Mobilité piétonne : constats	5
3	Mobilité cyclable.....	8
3.1	Constats généraux	8
3.2	Bilan spatial depuis le précédent PCM	9
3.3	Une nouvelle vision nécessaire	11
4	Transports en commun.....	12
4.1	Desserte SNCB.....	12
4.2	Desserte TEC.....	13
4.2.1	Itinéraires et nombre de services	13
4.2.2	Desserte de la gare de Verviers Central	14
4.2.3	Vitesse commerciale	15
4.2.4	Intermodalité train - bus	17
5	Réseau routier – circulation automobile.....	19
6	Stationnement.....	23
6.1	Stationnement en voirie	23
6.1.1	Offre de stationnement en voirie	23
6.1.2	Réglementation en voirie	23
6.1.3	Evaluation de la demande de stationnement en voirie	26
6.2	Stationnement hors voirie	30

6.2.1	Offre de stationnement hors voirie.....	30
6.2.2	Tarification et abonnements.....	31
6.2.3	Demande de stationnement hors voirie	32
6.3	Livraisons	40
7	Sécurité routière	41

1 Introduction

La ville de Verviers a réalisé son premier Plan Communal de Mobilité en 1996. Celui-ci a fait l'objet d'une première actualisation en 2010. Il s'agit maintenant de faire la deuxième actualisation du Plan Communal de Mobilité de Verviers.

Compte-tenu de l'historique de la mobilité sur Verviers, nous avons pris comme parti d'identifier les évolutions de la mobilité depuis le PCM de 2006. Ces éléments sont présentés dans le présent rapport. Cette première étape est un préalable aux différents dossiers thématiques.

2 Mobilité piétonne

2.1 Le piéton au centre de l'ambition

L'enjeu est d'augmenter la part de la marche dans les déplacements, pour faire de Verviers une Ville piétonne exemplaire. Voici cinq bonnes raisons de doter le territoire d'une politique piétonne :

- Les piétons sont déjà très nombreux, du moins dans le centre-ville. Certains habitants ne sont pas motorisés, d'autre font le choix de la marche comme mode principal ou en lien avec les transports en commun. Il faut ajouter à cela les milliers de navetteurs et élèves qui foulent chaque jour les trottoirs de la ville ;
- Si le territoire est agréable pour les piétons, il sera attractif. La présence de piétons dans les centres est un signe de vitalité et aussi de bonne santé commerciale. Les visiteurs, les commerçants et les entreprises jouissent directement d'un territoire qui accueille les piétons ;
- La marche, c'est bon pour la santé. La collectivité, en investissant dans la marche à pied, mise sur une meilleure santé de ses habitants. Par ailleurs, c'est le mode de déplacement le plus démocratique. Le PCM doit atteindre des objectifs sociaux, et donc limiter les inégalités en matière de transport. Chacun augmente ses chances de se déplacer de manière autonome ;
- Le territoire présente un haut potentiel piéton. Avec ses quartiers connectés par un réseau dense de voiries, ses ambiances et ses paysages contrastés, le territoire peut être très agréable à pied ;

- Se déplacer à pied n'est pas suffisamment sécurisé et confortable. Nous soulignons ici l'intérêt de poursuivre l'extension des infrastructures dédiées aux piétons. Ces enjeux sont assez urgents, particulièrement pour les piétons qui éprouvent des difficultés à se déplacer ;

2.2 Mobilité piétonne : constats

Si la mobilité piétonne revêt une importance considérable, tant en matière de nombre d'usagers qu'en indicateur de l'animation et de l'attractivité du territoire, elle est néanmoins difficile à objectiver, en l'absence de données exploitables (parts modales, ampleur des flux sur les itinéraires stratégiques).

D'une manière générale, les flux se déroulent dans des conditions variables. Les atouts actuels sont les suivants :

- Un espace piétonnier s'étendant désormais à l'axe Brou-Harmonie
- Peu de problèmes majeurs d'insécurité, avec un centre-ville et des abords d'école traités (cheminements acceptables, traversées piétonnes, etc) ;
- Des distances acceptables entre les fonctions, pouvant drainer une partie importante de la population communale ;
- Des centres de villages également épargnés par des problèmes majeurs de sécurité pour les piétons.

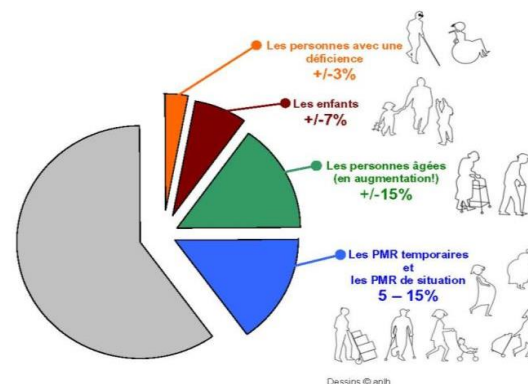
Néanmoins, certains déplacements pédestres font face à de nombreuses difficultés, lorsque l'on quitte le centre-ville. Outre les franchissements difficiles (voiries de transit, déclivités propres au territoire de Verviers), le principal problème est l'omniprésence des véhicules motorisés, qui nuit à la qualité des déplacements piétons avec :

- des charges de trafic élevées à franchir, générant des nuisances sonores, de la pollution atmosphérique, des situations d'insécurité ;
- du stationnement (autorisé ou illicite) envahissant fortement l'espace public, qui limite la visibilité des traversées piétonnes, qui empiète sur les trottoirs.

Ces problèmes touchent d'autant plus les personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer. De nombreux carrefours ne sont pas encore adaptés aux PMR (absence d'inflexion de bordure, de dalles de guidages, etc.). Par ailleurs, l'état des trottoirs sur certains axes stratégiques pose également problème.

D'une manière générale, l'objectif est de renforcer l'avantage compétitif de la marche, en la rendant plus sûre et plus agréable. Ceci se traduit par des mesures qui concernent l'urbanisme, la promotion, la réglementation, etc. Dans le cadre du PCM, l'accent sera mis sur les objectifs et les mesures liées aux infrastructures physiques :

- Faire de tout aménagement piéton un espace accessible à tous, tenant compte du principe d'accessibilité universelle ;



- Aménager un axe piéton exemplaire, déjà fortement convoité aujourd'hui. Cet axe devra présenter une haute qualité piétonne, à prolonger ensuite sur d'autres liaisons. A noter que le projet de rénovation urbaine de Verviers étudie une série d'axes qui gagneront en qualité piétonne ;
- Concentrer les investissements, non seulement dans les centres, mais également sur ses extensions. Plusieurs milliers de personnes habitent dans les quartiers situés à moins d'1 km du centre-ville, donc à portée de la marche à pied. Ce n'est qu'en aménageant des cheminements accessibles que l'on pourra développer la marche à pied comme mode de déplacement principal en relation avec les quartiers.

- Améliorer les franchissements. Cet objectif est crucial, tant les traversées d'axes de transit cumulent les problématiques (qualité fonctionnelle et qualité de séjour), tout en étant des points de passage obligés pour des centaines de piétons, au quotidien ;
- Optimiser la marche à pied aux nœuds d'échange. Le piéton, principal client des transports en commun, doit être privilégié aux arrêts de bus, et gares ferroviaires.

3 Mobilité cyclable

3.1 Constats généraux

La mobilité cyclable sur le territoire est actuellement peu développée.

Les faiblesses se situent dans les cinq points suivants :

- des zones de conflits, ou « points noirs » : il s'agit des entrées de ville où l'intégration des cyclistes dans la circulation est la plus problématique en matière de sécurité. Cela correspond aux routes secondaires régionales (N627, N672, N61, R61) ;
- des itinéraires radiaux depuis les quartiers présentant parfois des alternatives aux axes routiers structurants, imaginés, mais non mis en œuvre ;
- des boulevards au centre-ville où le vélo trouve rarement sa place : contraintes d'un trafic très chargé, du stationnement gênant la visibilité aux carrefours, etc. ;
- des sens uniques partiellement ouverts aux vélos, ce qui rend le territoire peu perméable aux cyclistes ;
- Du stationnement très peu présent en dehors des gares

Les sites propres sont peu nombreux à ce stade. On recense essentiellement un bref tronçon de la Vesdre aménagé, ne permettant pas suffisamment de répondre à des demandes en déplacements depuis un quartier vers le centre-ville.

Si les infrastructures en sites propres et les quelques pistes cyclables en voirie sont effectivement trop peu nombreuses, la capacité du réseau viaire à intégrer les flux cyclables est pourtant acceptable. En effet, un grand nombre de tronçons de voiries présentent un faible trafic.

Plus globalement, les difficultés rencontrées sont les suivantes : pas de vision claire de la politique cyclable (uniquement des mesures ponctuelles), peu de ressources pour traiter tous les volets d'une politique cyclable, notamment en matière de communication, formation, etc.

3.2 Bilan spatial depuis le précédent PCM

La carte ci-contre représente les « effets barrières » (en rouge) ainsi que les zones de conflits (en noir). A ce sujet, seule l'entrée de ville depuis Ensival est sécurisée (N61), avec un dernier tronçon vers la gare en cours d'étude.

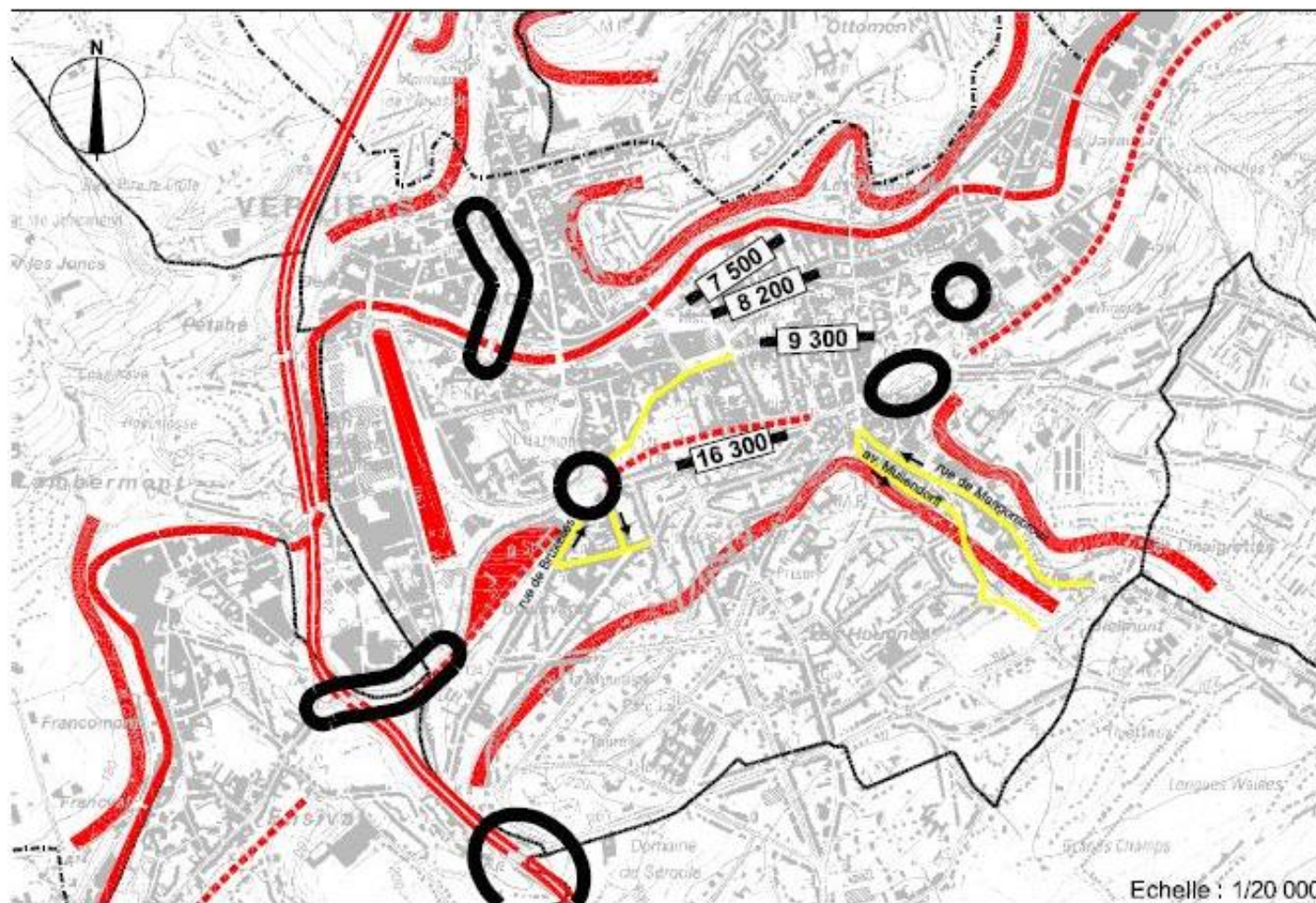


Figure 1 : Effets barrières et zones de conflits pour les cyclistes

En termes de mise en œuvre des itinéraires, il n'y a eu que peu de changements depuis le précédent PCM. La carte ci-contre représente la typologie des aménagements cyclables (2010). Mise à part l'entrée de ville depuis Ensival évoquée ci-dessus, les axes projetés n'ont pas été aménagés.

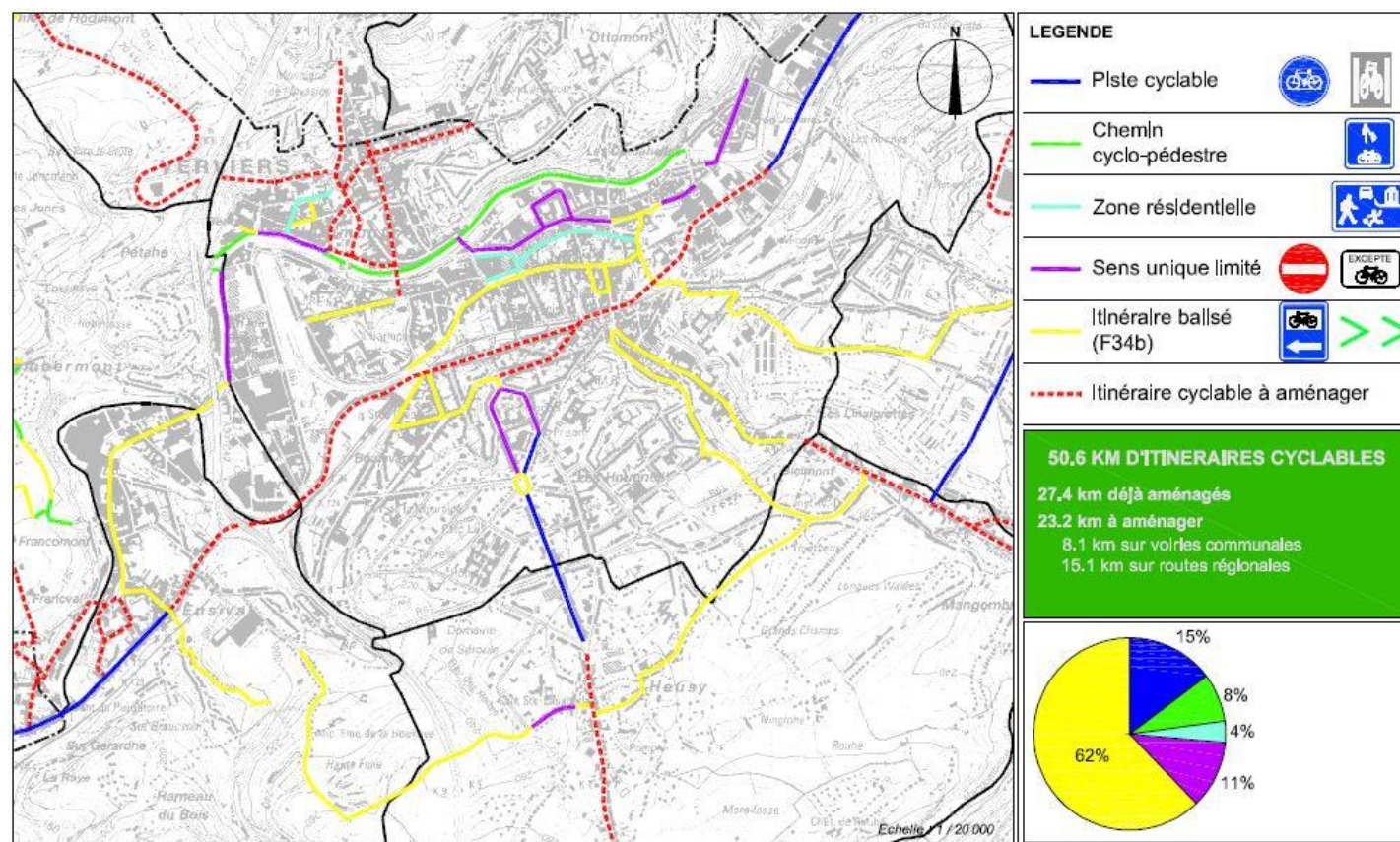


Figure 2 : Typologie des aménagements cyclables

3.3 Une nouvelle vision nécessaire

Ci-joint, nous proposons une nouvelle vision des enjeux vélos, qui se veut plus pragmatique mais non moins ambitieuse. Elle s'appuie sur les principes suivants :

- Créer des sites propres, seul moyen d'attirer des nouveaux cyclistes, là où l'espace le permet.
- A l'inverse, admettre que certains axes historiques resteront peu attractifs pour les cyclistes, vu la difficulté de sécurisation (rue du palais, etc.) et malgré leur intérêt certain (caractère direct).
- Lier l'aménagement à la hiérarchie du réseau viaire. Par exemple, ne pas s'attarder sur le manque d'aménagements au centre-ville, essentiellement composé de voiries de dessertes locales. Ceci plaide vers une mise en zone 30 de certaines poches du territoire d'étude.

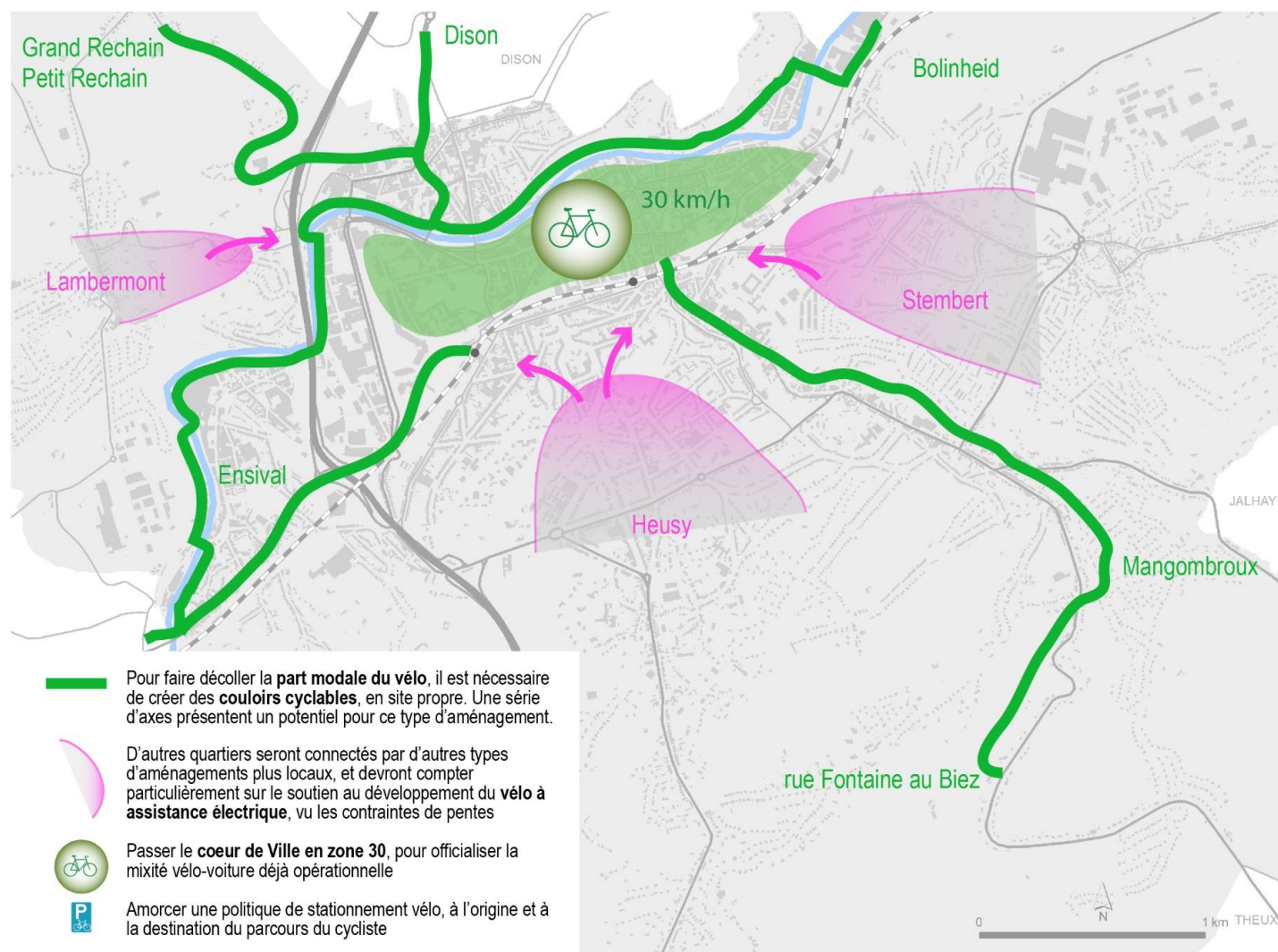


Figure 3 : Nouvelle vision pour la mobilité cyclable à Verviers

4 Transports en commun

4.1 Desserte SNCB

La fréquentation des deux gares de Verviers est stable et se chiffre à :

- 4 000 montées par jour de semaine à la gare de Verviers Central en 2014 ;
- 200 montées par jour à la gare de Verviers Palais pour la même année.

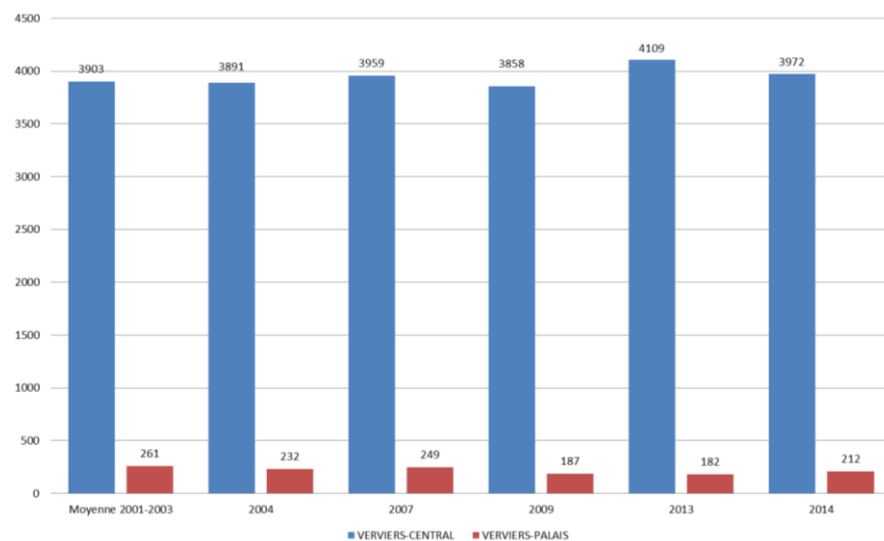


Figure 4 : Fréquentation des gares SNCB de 2001 à 2014 (source : SNCB, 2001-2014)

4.2 Desserte TEC

4.2.1 Itinéraires et nombre de services

Les fréquences sont constantes depuis 2006, excepté pour les lignes 701 et 708 dont la fréquence a légèrement été diminuée :

- la ligne 701 durant les périodes de vacances et samedis ;
- la ligne 708 en bout de ligne (de 33 à 28 bus/jour vers le terminus cimetière d'Heusy).

Des tracés ont été modifiés depuis 2006 pour :

- la ligne 708 prolongée jusqu'au Cimetière d'Heusy ;
- la ligne 706 : simplification du tracé à hauteur de l'hôpital.

L'offre en bus est très significative, avec :

- 320 à 330 bus par jour et par sens en relation avec le centre-ville sur l'axe Xhavée – Crapaurue ;
- des axes structurants desservis par 50 à 80 bus / jour / sens.

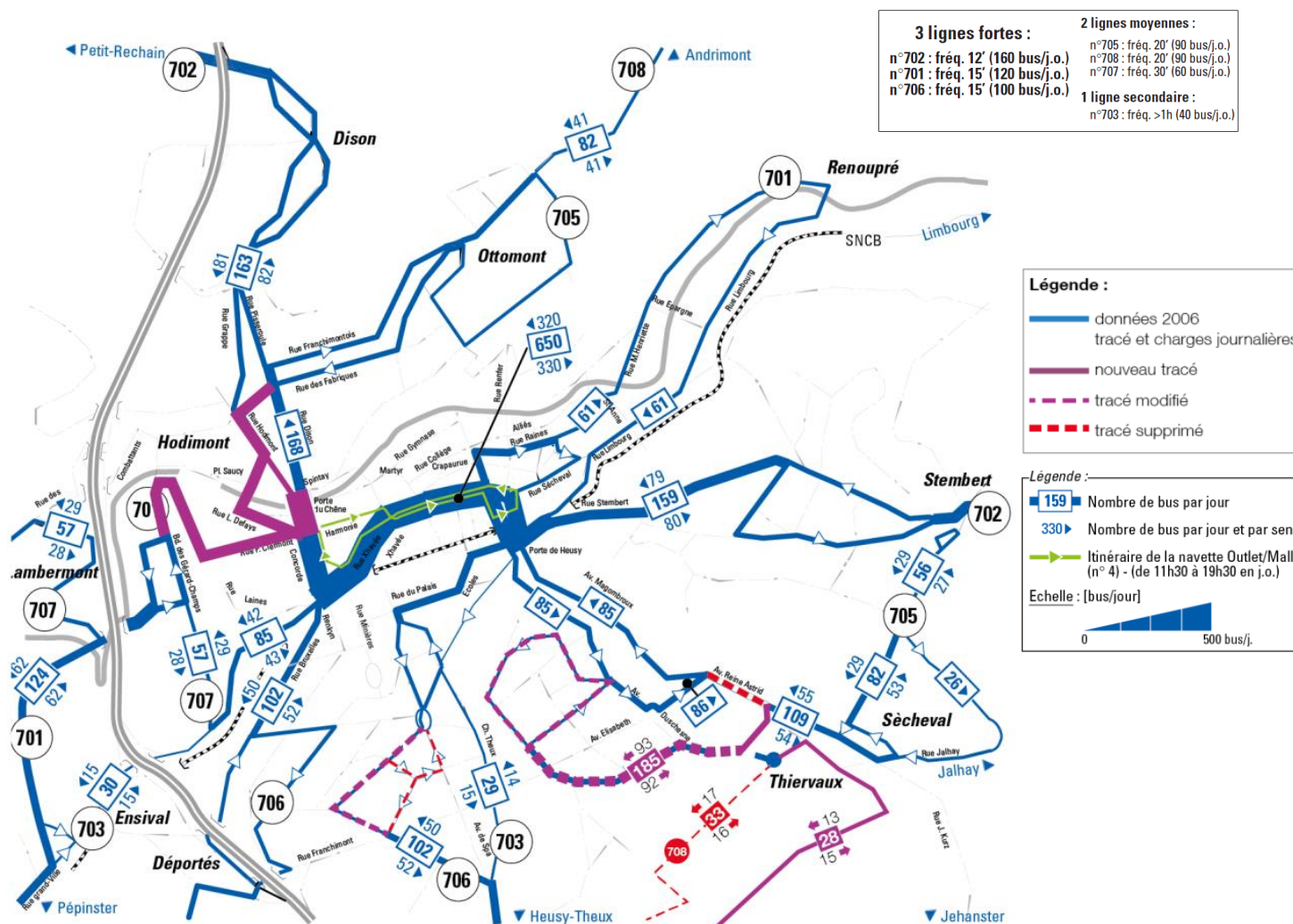


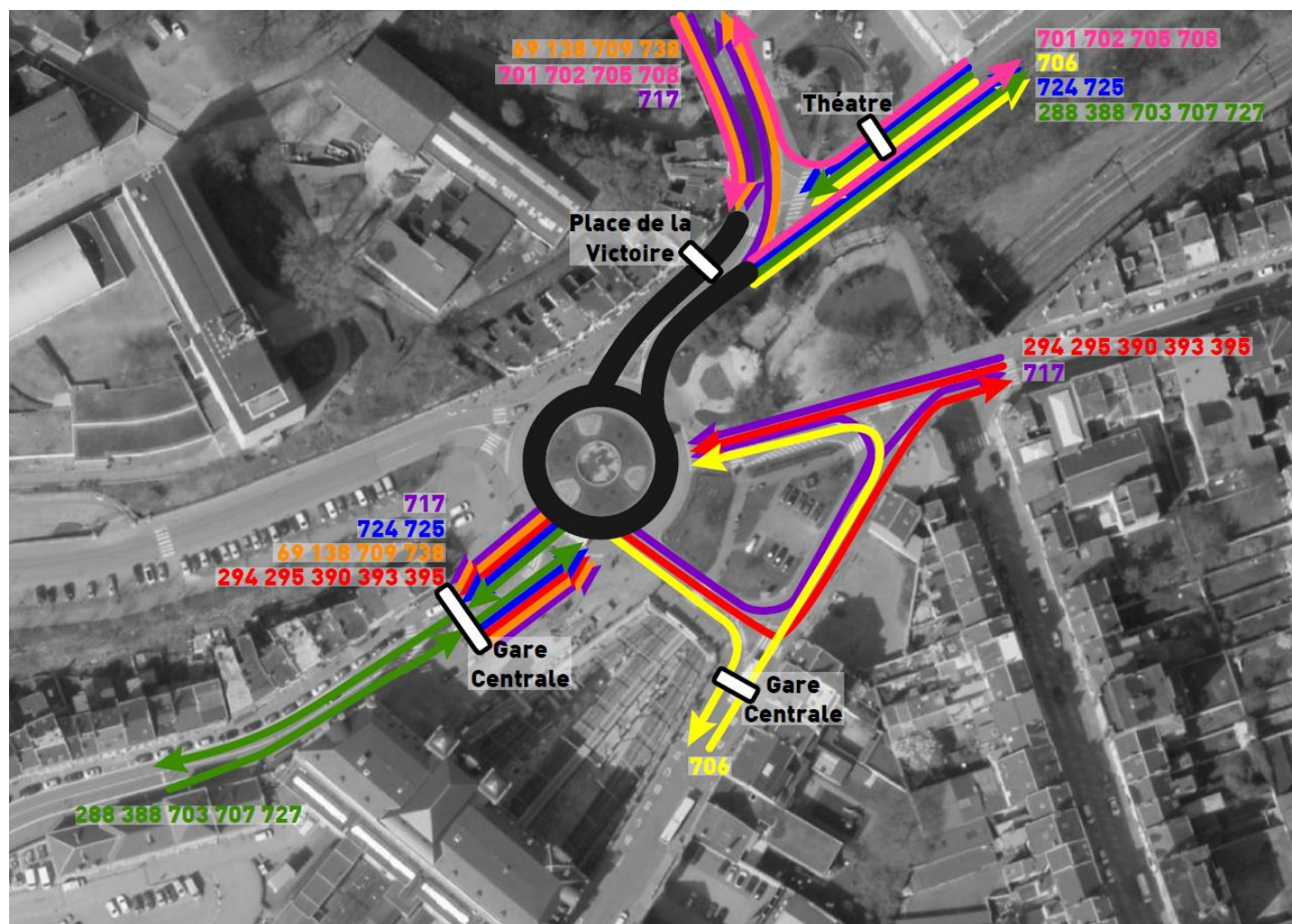
Figure 5 : Nombre de bus par jour [source : PCM 2006, actualisation via données Infotec 2016]

4.2.2 Desserte de la gare de Verviers Central

Le réseau TEC est particulièrement dense aux abords de la gare de Verviers Central qui correspond à un point de convergence pour 22 lignes de bus. Parmi celles-ci, 12 sont des lignes suburbaines en terminus et 10 sont des lignes urbaines en passage.

- Lignes suburbaines en terminus : 69, 138, 294, 295, 390, 393, 395, 709, 717, 724, 725, 738 ;
- Lignes urbaines en passage : 288, 388, 701, 702, 703, 705, 706, 708, 707, 727.

Parmi les lignes urbaines, il convient de noter que les lignes 701, 702, 705 et 708 effectuent un demi-tour sur la place de la Victoire.



Ce pôle des bus est toutefois éclaté en quatre arrêts, de montée ou de descente, réduisant sa lisibilité et imposant des circuits relativement complexes aux bus, avec une insertion délicate dans le rond-point Place de la Victoire, saturé.

4.2.3 Vitesse commerciale

Les lignes 701 et 707 sont importantes en relation avec le développement des quartiers de l'Ile Adam et HDB, ainsi que pour soulager les liaisons est-ouest saturées.

Par rapport aux enjeux abordés dans le PCM de 2006, la vitesse commerciale doit être améliorée principalement sur 3 zones :

- dans le cadre de la reconfiguration des accès à Gérardschamps pour le projet Ile Adam : intégrer des bandes bus couplées à des contrôles d'accès automobiles ;
- dans le secteur de la Place de la Victoire et du Théâtre : améliorer les conditions des bus ;
- sur les liaisons nord : où les lignes 138 et 702 sont déjà stratégiques pour Verviers et les enjeux seront renforcés par la ZACC Petit Rechain ;

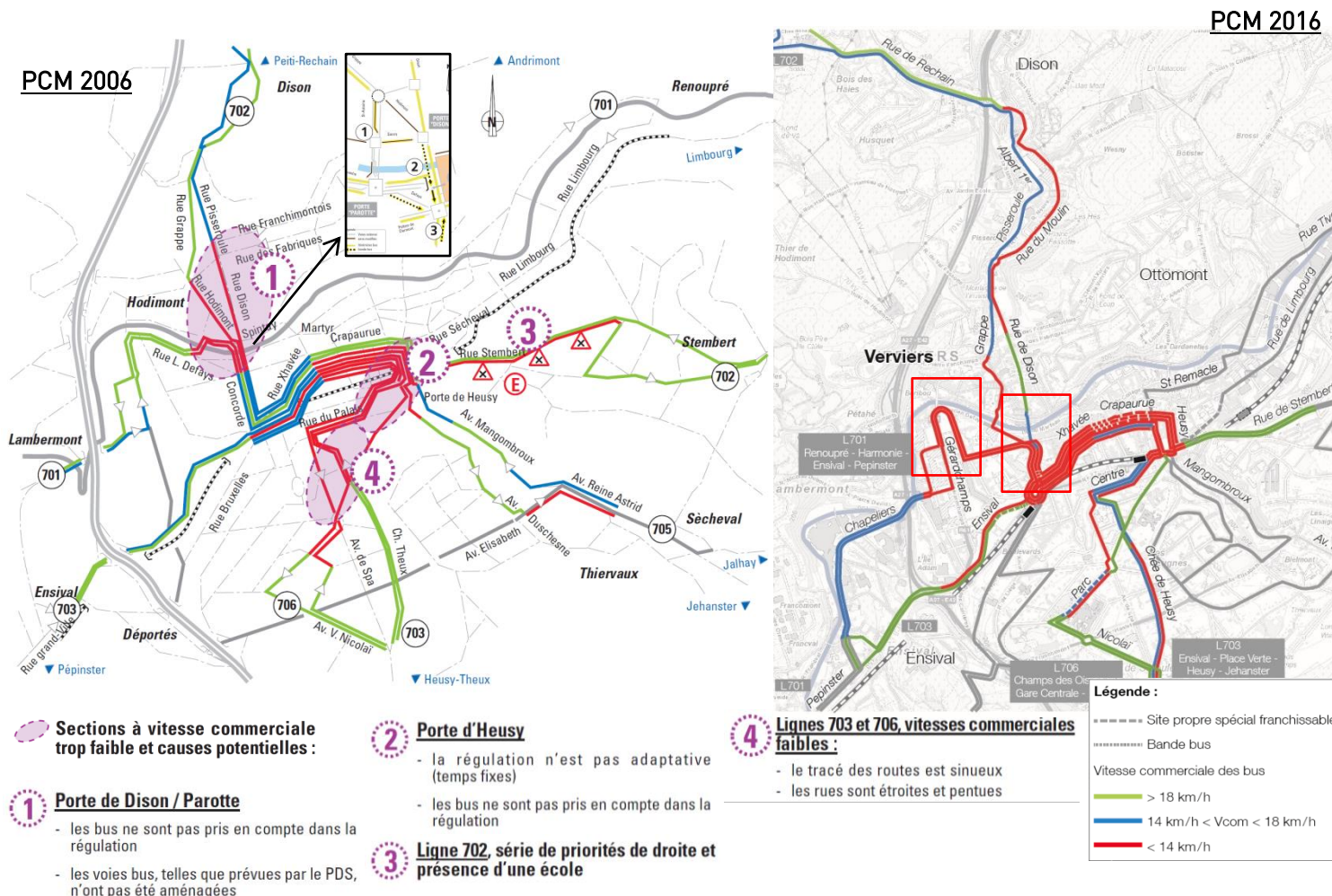


Figure 6 : Evolution de la vitesse commerciale de 2006 à 2016 (sources : PCM 2006, données TEC 2016)

Par ailleurs, la liaison Dison – Verviers est à affiner dans le PCM de Dison. Le raccordement carrefour Harmonie est à assainir (voir PCM 2006 ci-dessus).

Le diagnostic confirme de **gros problèmes de vitesse commerciale et de régularité des temps de parcours**. Or, le Bureau Fédéral du Plan projette, à politique inchangée :

- une croissance de 25 % de la congestion routière ;
- avec pour corollaire, des pertes de 20 à 25 % de la part modale des bus ! ;

Compte tenu des contraintes financières régionales :

- prioritairement fiabiliser le réseau bus ;
- puis, en fonction des moyens éventuellement dégagés, le développer.

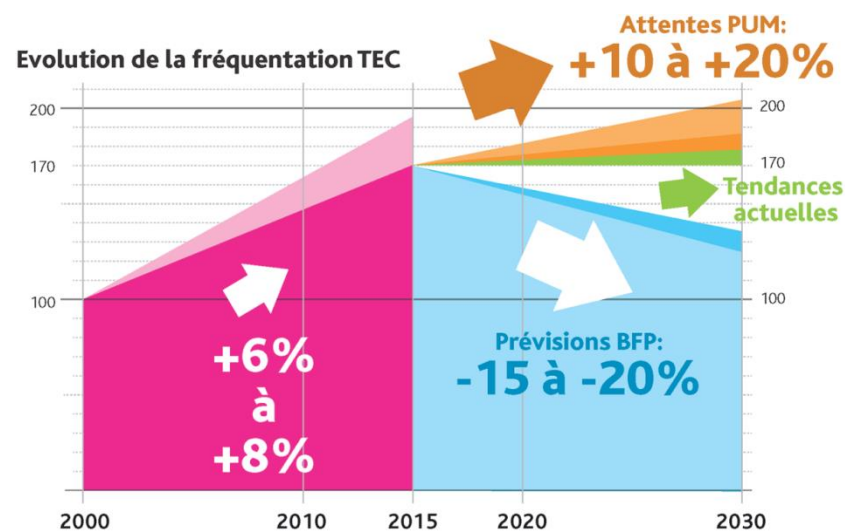


Figure 7 : Tendances de la fréquentation TEC 2000-2030
(source : Bureau Fédéral du Plan)

4.2.4 Intermodalité train - bus

La demande bus au départ de la gare de Verviers Central se concentre sur 6 lignes fortes : 702, 388, 725, 138, 706 et 701. Au départ de la gare de Verviers Central, 77% des correspondances train – bus s'effectuent sur 8 lignes de bus dont 25% sur la ligne 702 (Stembert-Place Verte-Harmonie-Dison-Rechain). Les développements territoriaux à Petit Rechain risquent de solliciter d'avantage cette ligne de bus, à surveiller donc. De même pour les lignes 705 et 708 avec les développements des ZACC au Sud.

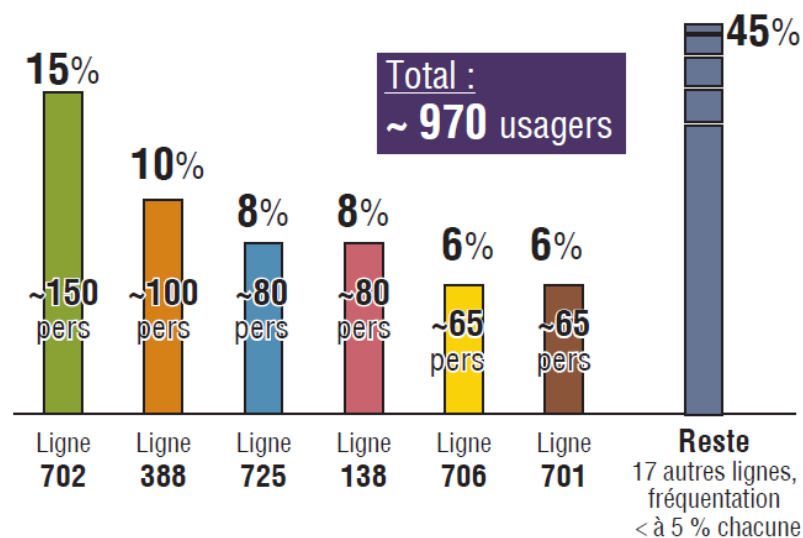


Figure 8 : Fréquentation journalières des lignes de bus au départ de la gare de Verviers Central sur un échantillonnage de 970 voyageurs (source : Plan Provincial de Mobilité de Liège 2015)

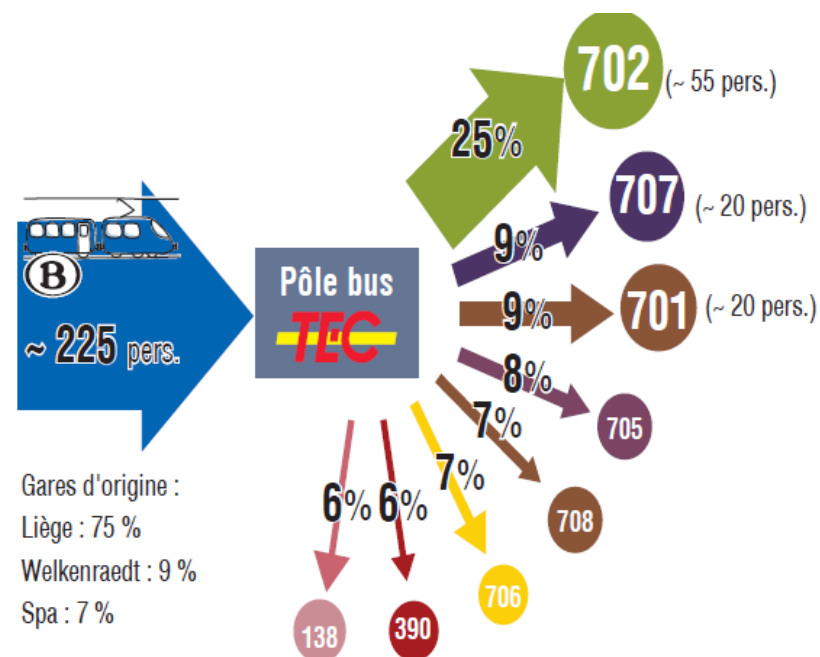


Figure 9 : Correspondances journalières train-bus au départ de la gare de Verviers Central (source : Plan Provincial de Mobilité de Liège 2015)

La majorité des déplacements de personnes se font en interne à la ville de Verviers, ce qui représente un facteur favorable pour l'utilisation des bus (courtes distances).

En effet, cette tendance se retrouve dans les déplacements domicile-travail (tous modes de transport) où 46 % des Verviétois travaillent à Verviers (données CENSUS 2011).

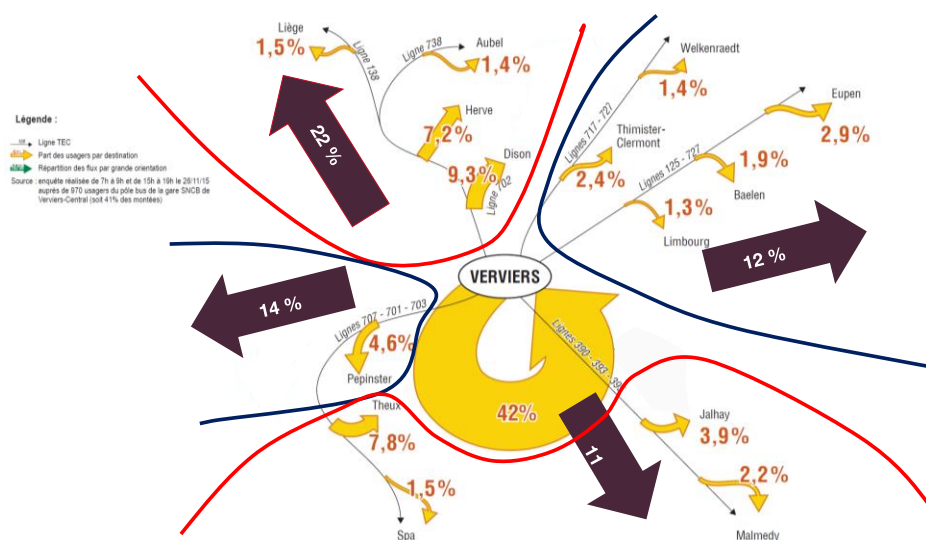


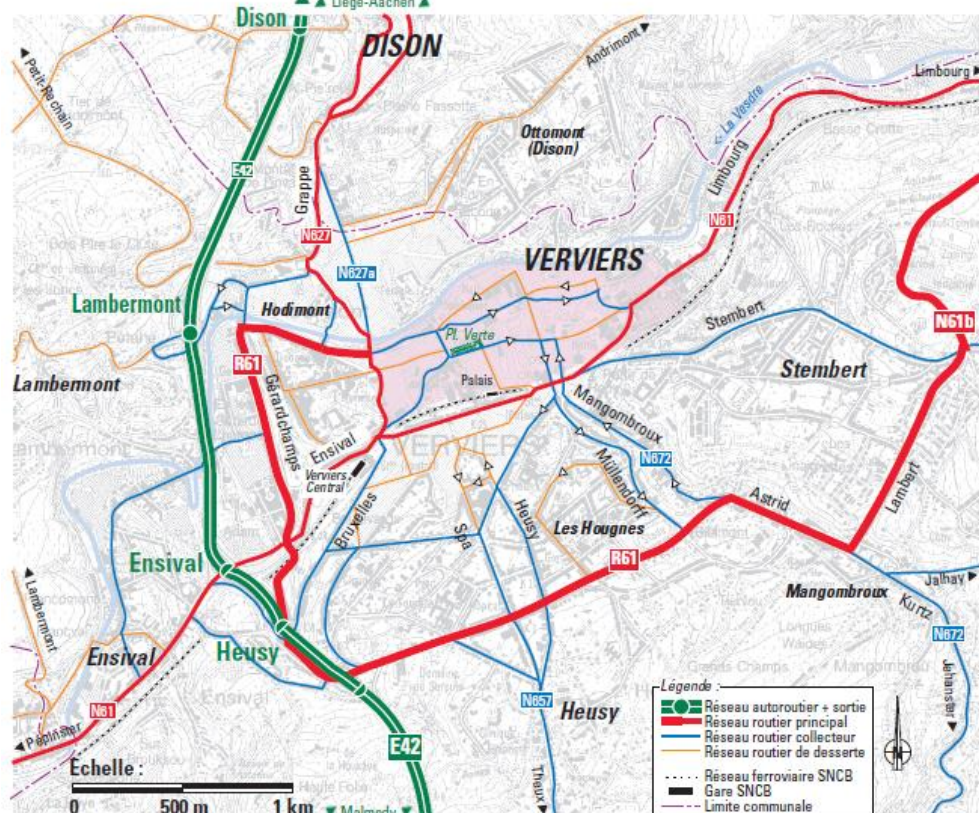
Figure 10 : Principales destinations des personnes se déplaçant au départ de la commune de Verviers (source : Plan Provincial de Mobilité de Liège 2015)

5 Réseau routier – circulation automobile

La hiérarchie du réseau routier et les sens de circulation des axes structurants n'ont pas été modifiés depuis 2006.

Actualisation du Plan de Mobilité de Verviers Phase 1 : Diagnostic Hiérarchie du réseau routier (situation 2006)

Octobre 2006



1 Le réseau autoroutier :



La valorisation de l'échangeur de Lambermont n'est pas encore effective (liaison peu structurante avec le centre ville).

2 Le réseau principal :



Les 2 "V" de Verviers (le Ring et la 1ère couronne) sont en service :

- ✓ Principaux carrefours sécurisés voire fluidifiés
- ✓ Jalonement adapté

La hiérarchisation du réseau préconisée par le Plan de Déplacements-Stationnement de 1996-1997 a été mise en place

Figure 11 : Hiérarchie du réseau routier (source : PCM 2006)

Depuis 2006, on constate une augmentation annuelle significative du trafic autoroutier jusqu'à plus de 3% par an dans les 2 directions.

Depuis 2006, le trafic est stable sur le Ring R61, à hauteur de l'av. Elisabeth, et vers le sud-est, à hauteur de l'av. R. Astrid et J. Lambert.

En 2017, le trafic autoroutier entre Lambermont et Dison est évalué à 75 000 UVP/jour ouvrable ce qui représente une charge élevée. Bien que le trafic soit fluide en 2017, un léger accroissement de trafic pourrait engendrer un début de congestion étant donné l'importance des charges de trafic actuelles.

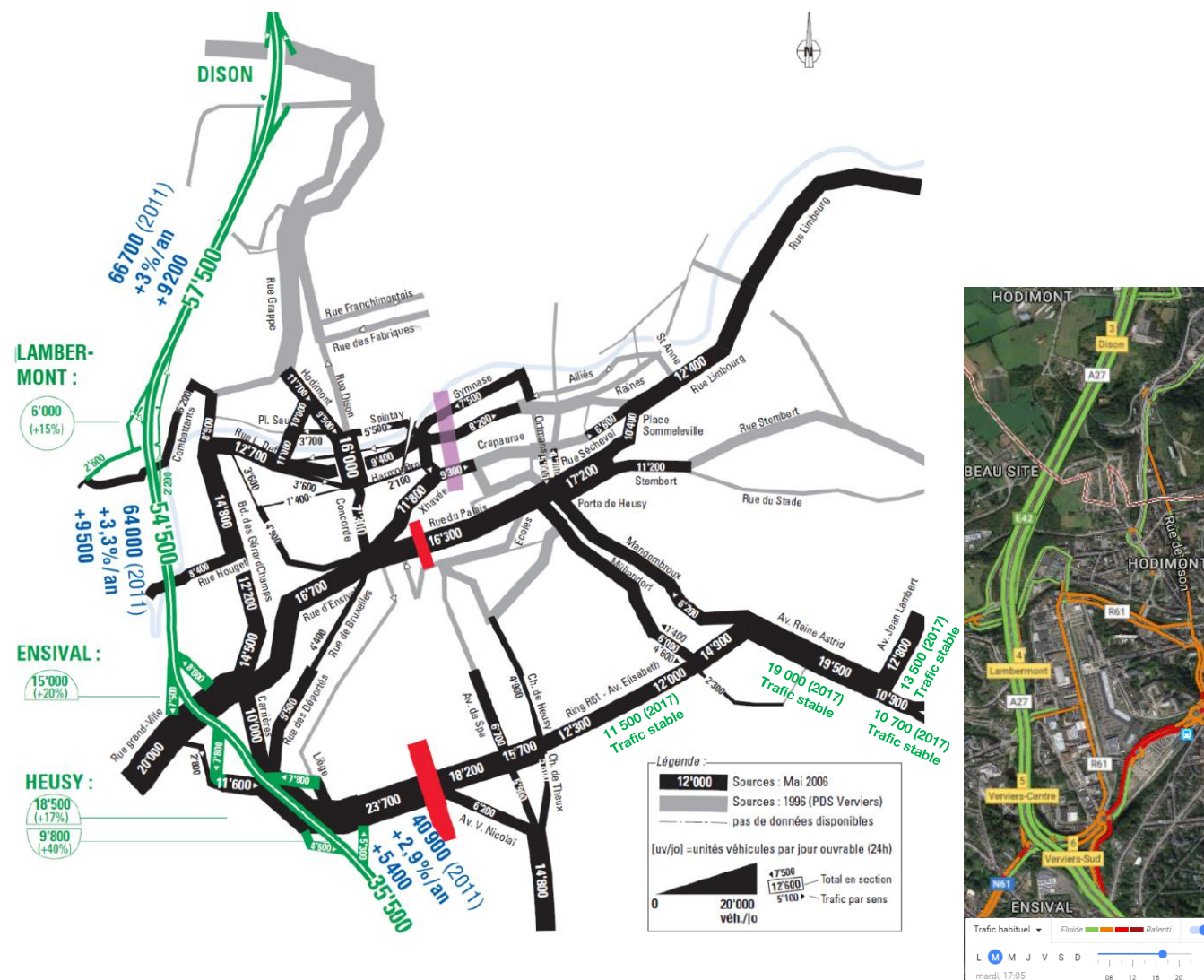


Figure 12 : à gauche, charges de trafic journalier en 2006, 2011 et 2017 (source : PCM 2006, comptages SPW 2011 et 2017) ; à droite, trafic moyen le mardi à 17h, en 2017 (source : Google, 2017)

Entre 2006 et 2013, le trafic est relativement constant sur les pénétrantes nord ainsi qu'à l'est de la place de la Victoire.

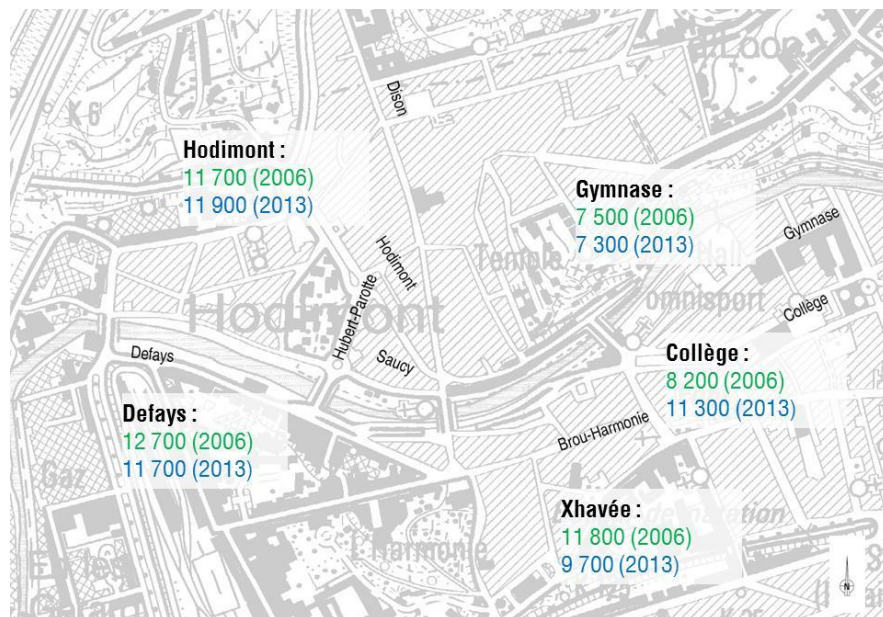


Figure 13 : charges de trafic journalier en 2006 et 2013 (source : PCM 2006, comptages SPW 2013)

Sur base des données Google, on constate, en heure de pointe du soir, une saturation de la pénétrante ouest-est (rue des Carrières-rue d'Ensival-rue du Palais) bien que la charge de trafic n'ait pas augmentée depuis 2006, excepté sur la rue des Carrières où on peut observer une augmentation modérée d'environ 20%.

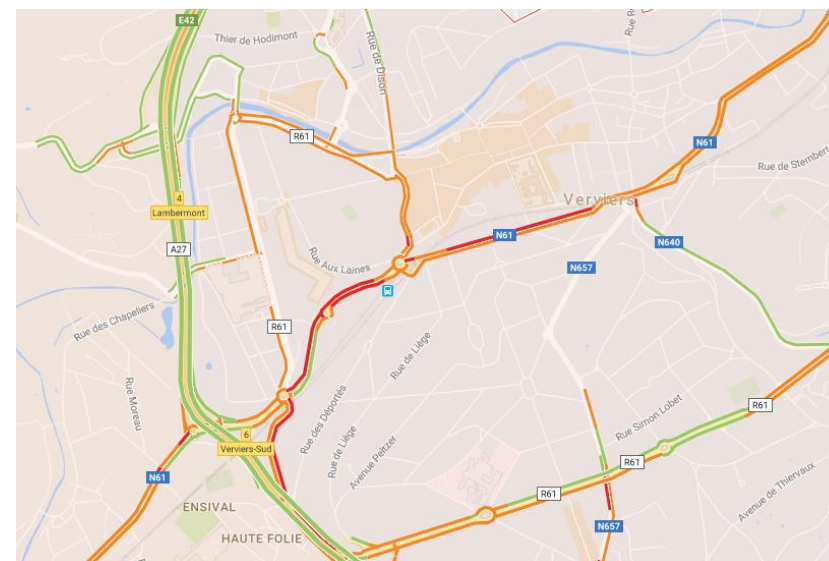


Figure 14 : trafic moyen le mardi à 17h, en 2017 (source : Google, 2017)

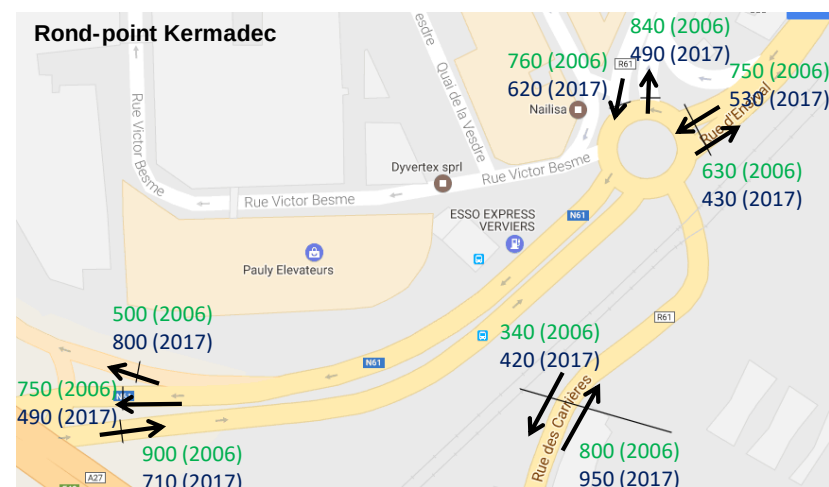


Figure 15 : charges de trafic en Heure de Pointe du Soir en 2006 et 2017 au rond-point Kermadec (source : PCM 2006, comptages SPW 2017)

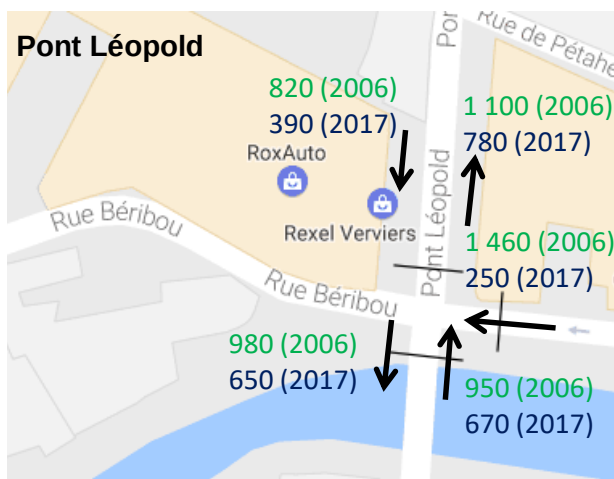


Figure 16 : charges de trafic en Heure de Pointe du Soir en 2006 et 2017 au pont Léopold (source : PCM 2006, comptages SPW 2017)

Même si les charges de trafic n'ont globalement pas augmenté significativement depuis 2006 dans le centre-ville et les pénétrantes, elles demeurent élevées et engendrent ainsi des temps de parcours importants sur l'axe ouest-est (rue des Carrières-rue d'Ensival-rue du Palais) qui est un axe important pour accéder au centre-ville et à la gare.

6 Stationnement

6.1 Stationnement en voirie

6.1.1 Offre de stationnement en voirie

L'offre de stationnement est en très grande majorité concentrée en voirie. L'offre du centre-ville s'élève à 3.583 places règlementées.

6.1.2 Réglementation en voirie

6.1.2.1 Règlement communal de stationnement

Le Conseil Communal a défini, en séance du 26 janvier 2015, une actualisation du règlement communal de stationnement qui devait initialement être effectif jusqu'au 31 décembre 2018. Cependant, ce règlement de stationnement a fait l'objet d'une simplification dès le 1^{er} septembre 2015. Effectivement, dans sa version de base, le règlement de stationnement prévoyait quatre types de zones : zone rouge, zone orange, zone jaune et zone bleue.



Carte 1 : Zones de stationnement réglementées initialement mises en œuvre par le règlement communal de stationnement de janvier 2015

Cette réglementation complexe a été simplifiée au 1^{er} septembre 2015. L'ensemble de la zone payante a ainsi été définie en tant que zone orange et les zones bleues ont été conservées.

6.1.2.2 Réglementation existante

Le stationnement en voirie est ainsi règlementé selon deux types de zones : la zone bleue et la zone orange comptabilisant respectivement 1.801 et 1.702 emplacements.

La zone orange couvre la quasi-totalité du centre-ville et la zone bleue s'inscrit dans sa continuité afin de protéger les zones limitrophes d'un éventuel report de stationnement.

La zone orange et la zone bleue se définissent comme suit :

	Zone orange	Zone bleue
Application	Du lundi au vendredi de 09h à 18h et le samedi de 09h à 12h	
Prix	0,50 € par demi-heure pour les 3 premières heures, la 4 ^e heure est à 2 €	Gratuit avec le disque de stationnement
Durée maximale	4h	30 minutes, 2 heures ou 3 heures selon la zone
Abonnements	-	150€/an

A l'échelle de l'ensemble du territoire communal, le stationnement réglementé se retrouve principalement dans le centre-ville de Verviers.

Plusieurs autres voiries sont néanmoins règlementées en zone bleue :

- le centre d'Ensival,
- la rue des Chapeliers à Ensival,
- les abords du centre hospitalier,
- la rue de l'Eglise à Stembert,
- la rue de la Tannerie à Stembert,
- certains tronçons de l'avenue Elisabeth et de la chaussée de Heusy qui sont limités à 30 minutes pour assurer une bonne rotation à proximité des commerces.

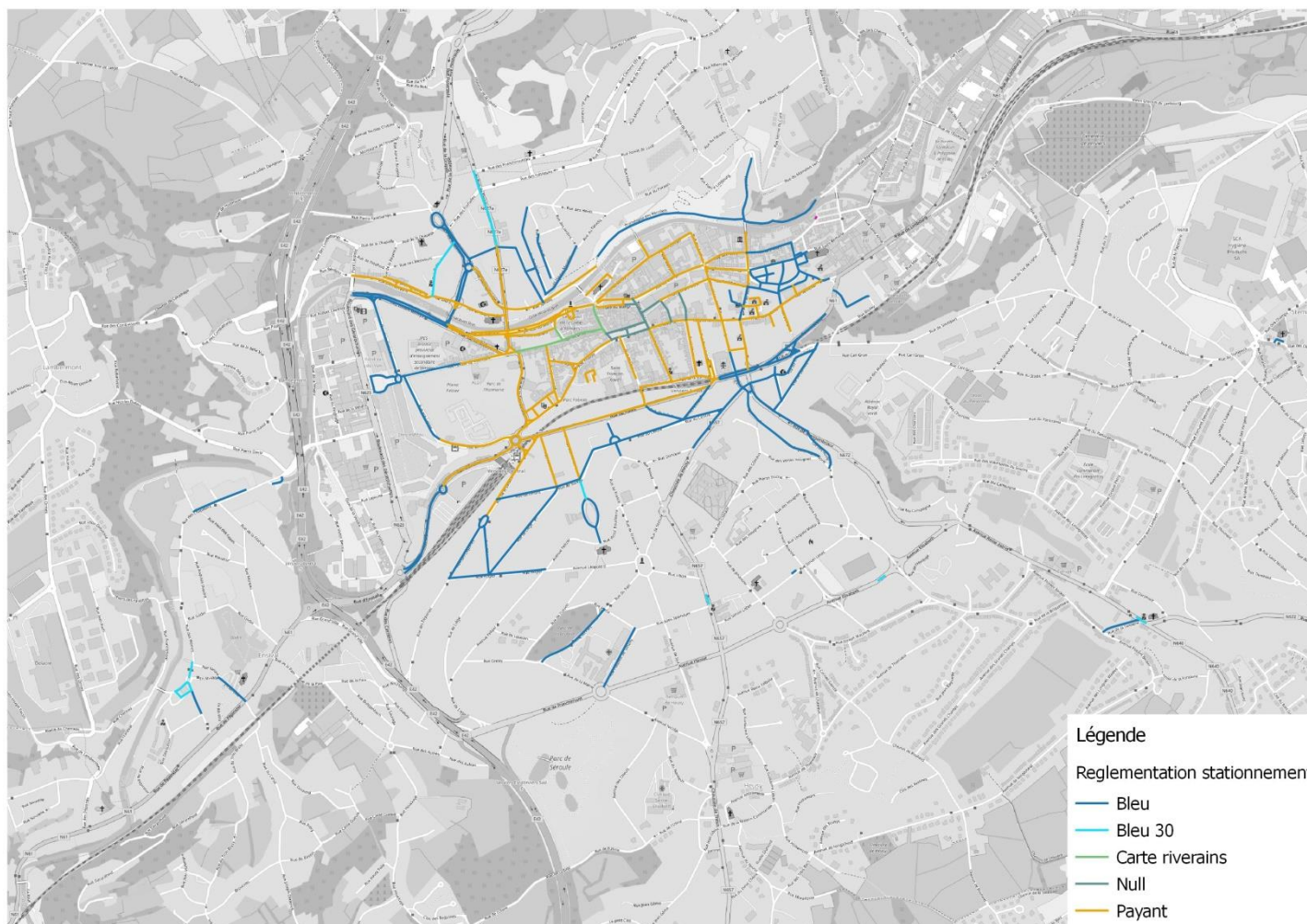


Figure 17 : Réglementation du stationnement (Source : Ville de Verviers, Besix)

L'ensemble du centre-ville de Verviers est réglementé par une zone orange. Le stationnement y est donc payant et limité à quatre heures.

Cette réglementation se retrouve également au nord de la Vesdre sur les rues Jules Cerexhe, Saucy, Spintay, de Dison, Hodimont (tronçon sud). Il s'agit de voiries accueillant de nombreux commerces et Horeca.

La zone bleue se situe, quant à elle, en périphérie de la zone orange, ce qui permet de faire la transition avec les zones plus résidentielles. De cette manière, les quartiers sont protégés d'un report de stationnement.

Certaines zones bleues sont limitées à 30 minutes afin d'accentuer la rotation.

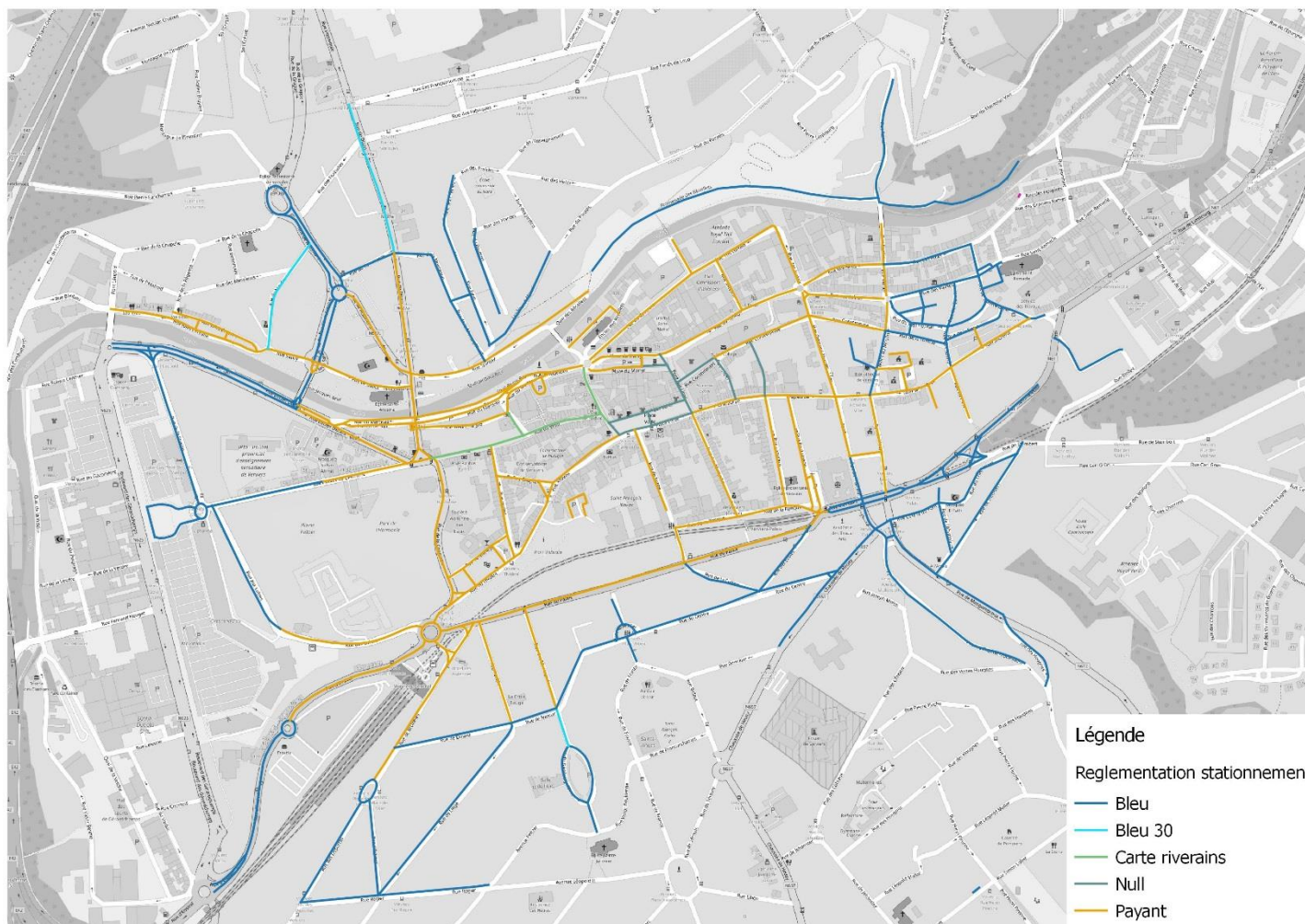


Figure 18 : Réglementation du stationnement dans le centre de Verviers (Source : Ville de Verviers, Besix)

6.1.2.3 Réglementation pour les riverains

Les riverains ont la possibilité d'obtenir, de manière annuelle, une carte de stationnement gratuite par ménage. Des cartes supplémentaires peuvent être obtenues aux tarifs de 50€ pour la deuxième, 100€ pour la troisième et 200€ pour la quatrième et dernière carte.

Les cartes de riverains permettent de stationner sans limite de durée dans la zone de résidence, sachant que le centre de Verviers est scindé en huit zones.

Néanmoins, sur un certain nombre de voiries, la carte de riverain ne peut être utilisée que moyennant un ticket journalier de 2,50€ en semaine et 1,50€ le samedi :

- Rue du Collège,
- Rue Coronmeuse,
- Rue Crapaurue,
- Rue de Heusy,
- Rue de Hodimont,
- Place au Marché,
- Rue du Marteau (place Saint-Paul),
- Place du Martyr,
- Rue des Martyrs,
- Parking Cours Fischer,
- Rue Xhavée.

6.1.2.4 Autres cartes de stationnement

En plus des riverains, d'autres usagers peuvent bénéficier d'une carte de stationnement selon les modalités suivantes :

- Les prestataires de soins à domicile peuvent disposer d'une carte de stationnement par véhicule et par an pour 120€. Cette carte permet de se stationner sans limite de temps dans les zones réglementées, exceptions faites des rues pour lesquelles la carte de riverain n'est pas suffisante.
- Les membres du personnel du SPF Justice peuvent obtenir une carte de stationnement annuelle pour un montant de 120€ et permettant de se stationner sans limitation de durée sur la place Paul Janson.
- Les entreprises et leur personnel situés en zone bleue peuvent acquérir une carte annuelle de stationnement pour 150€ et donnant la possibilité de stationner en zone bleue sans limitation de durée.

6.1.3 Evaluation de la demande de stationnement en voirie

La demande en stationnement est évaluée selon deux prismes : le nombre de transactions aux horodateurs (zone orange) et le nombre de redevances dressées par rues (zones orange et bleue).

Les transactions par horodateur permettent de mettre en évidence que la rue Henri Hurard et la rue du Marteau sont celles qui enregistrent le plus de transactions avec 2.907 et 2.780 opérations sur un seul appareil sur le mois de novembre 2016. Ces deux horodateurs correspondent à des espaces de mitoyens qui sont facilement accessibles et situés à proximité immédiate du centre-ville. De plus, les horodateurs voisins comptabilisent aussi un nombre important de transactions, indiquant ainsi l'attractivité de la zone en matière de stationnement.

Le parking de la piscine, les rues des Martyrs et du Collège sont aussi des espaces soumis à une forte demande.

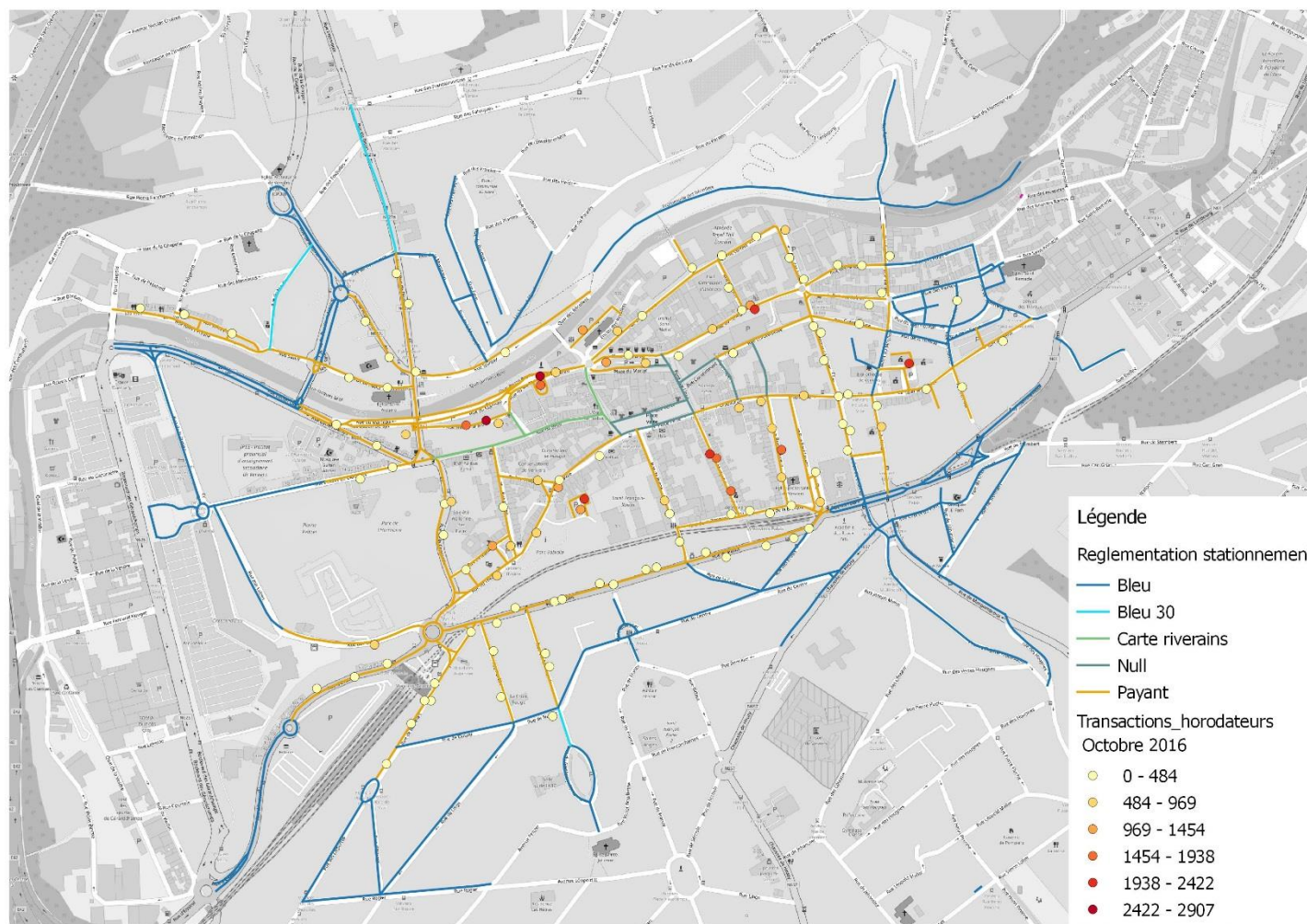


Figure 19 : Nombre de transactions par horodateurs en novembre 2016 (Source : Besix)

Notons que sur l'axe Xhavée-Crapaurue, la demande est moins élevée que ce qui est attendu intuitivement. Cette caractéristique indique une plus faible rotation sur ces emplacements alors que les riverains doivent quand même s'acquitter d'un ticket journalier.

L'analyse de la distribution spatiale des redevances permet de compléter l'analyse faite ci-avant sur les horodateurs et permet également d'évaluer la demande sur les zones bleues (sans horodateur).

En dehors du centre-ville, la zone du CHR est celle où le plus de redevances sont émises. Ainsi, en novembre 2016, 222 redevances ont été dressées sur la rue Hauzeur de Simony.



Figure 20 : Nombre de redevances par rues en novembre 2016 (Source : Besix)

A l'échelle du centre-ville, trois rues sont particulièrement concernées par les redevances : la rue du Collège, la rue Henri Hurard et la rue des Martyrs avec respectivement 141, 131 et 121 redevances. Il s'agit donc des mêmes rues que celles présentant un nombre élevé d'opérations par horodateurs. Une différence apparaît néanmoins pour la rue du Marteau qui comptabilise 55 redevances sur le mois de référence.

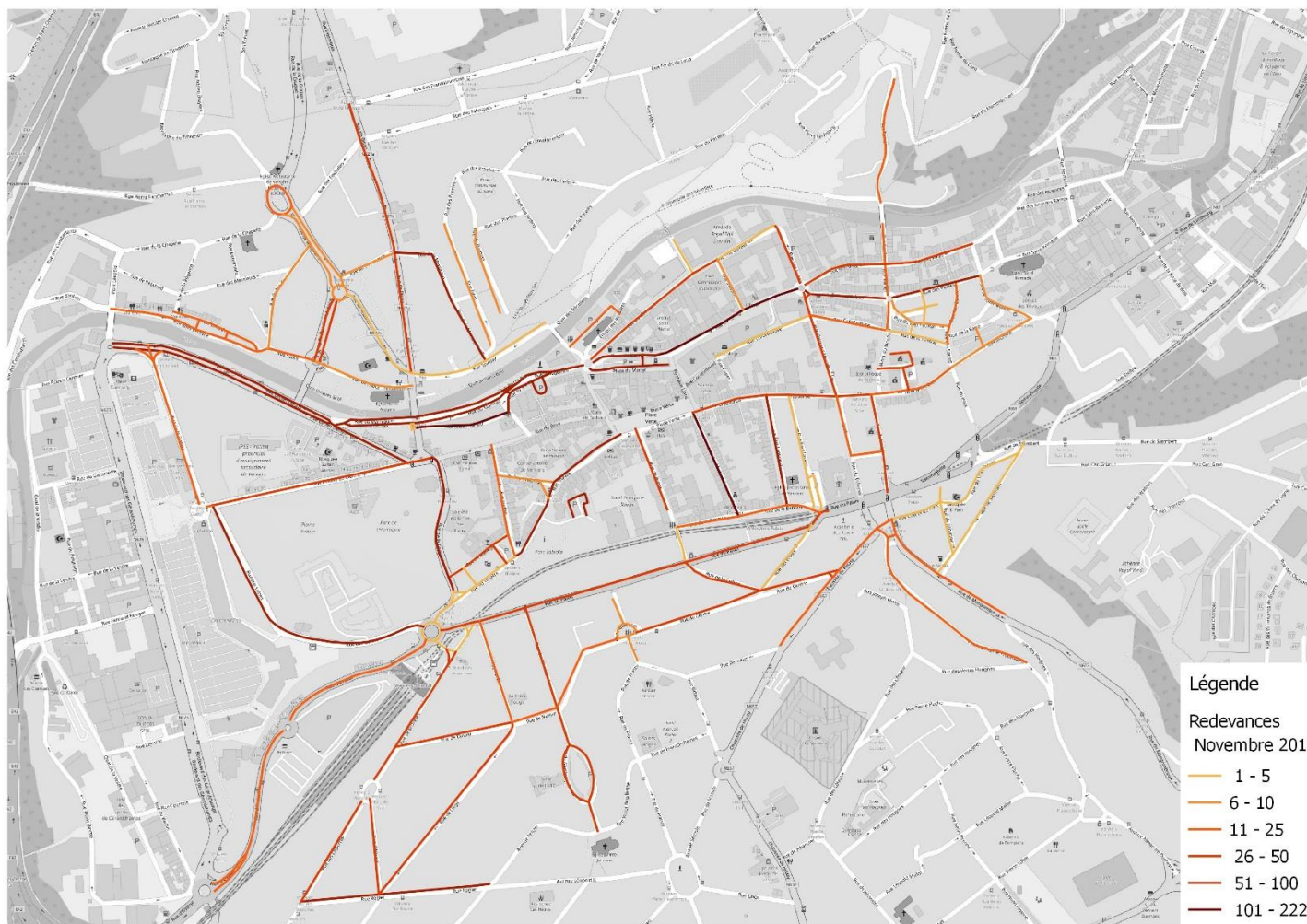


Figure 21 : Nombre de redevances par rues dans le centre-ville de Verviers en novembre 2016 (Source : Besix)

6.2 Stationnement hors voirie

6.2.1 Offre de stationnement hors voirie

Le stationnement hors voirie se concentre dans cinq parkings. Précisons que nous nous focalisons ici sur les espaces de stationnement dont l'accès est contrôlé par des barrières.

Trois sont gérés par la Ville de Verviers, un par la SNCB et un par Indigo.

L'offre hors voirie avec contrôle s'élève à 1.234 emplacements répartis comme suit :

- Gymnase : 107 places ;
- Hôtel de Ville : 44 places ;
- Sècheval : 41 places ;
- Indigo : 410 places ;
- SNCB : 632 places.



Figure 22 : Offre de stationnement hors voirie (Source : Besix)

Précisons que le parking SNCB de la gare de Verviers Central dispose d'une offre réelle plus réduite. Effectivement, pendant les travaux réalisés sur le parvis de la gare, une partie des emplacements sont utilisés par les bus du TEC pour effectuer leur régulation. La capacité réelle est donc aujourd'hui de 576 emplacements.

A cette offre réglementée par des dispositifs d'accès, il convient de rajouter l'offre qui est en accès libre et notamment les parkings des surface des parkings d'enseignes commerciales. A ce titre, le parking du centre commercial Crescend'Eau compte 852 places, correspondant ainsi à l'offre de stationnement la plus importante à l'échelle du centre-ville de Verviers. D'autres espaces non-aménagés sont également utilisés pour du stationnement, notamment au niveau du croisement entre la rue Sècheval et la rue du Pont. Cet espace vient fortement déformer la politique de stationnement mise en œuvre actuellement car il se situe à proximité immédiate des parkings Sècheval et Hôtel de Ville.

Précisons que depuis le début de l'année 2017, le parking Harmonie d'une capacité de 122 emplacements n'est plus en service. En effet, la concession de location du parking est arrivée à son échéance et la ville de Verviers n'a pas souhaité la renouveler.

6.2.2 Tarification et abonnements

Selon le gestionnaire du parking concerné, les tarifs appliqués sont différents et soulignent des approches différentes :

Durée	Ville	Indigo	SNCB	
			Voyageur	Non voyageur
1h	2,00 €	1,50 €	1,02 €	1,60 €
2h	3,00 €	3,00 €	2,04 €	3,20 €
3h	4,00 €	4,50 €	3,06 €	4,80 €
4h	5,00 €	-	4,08 €	6,40 €
1 jour	15,00 €	-	6,11 €	16,00 €
2 jours	30,00 €	-	12,22 €	32,00 €
3 jours	50,00 €	-	18,33 €	48,00 €
4 jours	75,00 €	-	24,44 €	54,00 €

Figure 23 : Tarification des parkings hors-voirie

De la même manière, les abonnements proposés par chacun des gestionnaires de parkings se distinguent les uns des autres :

Durée	Ville	Indigo	SNCB	
			Voyageur	Non voyageur
1 mois	35,00 €	53,91 €	28,50 €	65,00 €
1 trimestre	99,00 €	155,50 €	74,40 €	-
1 an	350,00 €	582,60 €	297,60 €	-

Figure 24 : Abonnements dans les parkings hors-voirie

Cette multiplicité des tarifications, due à plusieurs acteurs distincts, ne permet actuellement pas d'avoir une stratégie globale en matière de stationnement en hors-voirie.

6.2.3 Demande de stationnement hors voirie

6.2.3.1 Parkings ville

De manière identique à l'approche réalisée pour le stationnement en voirie, nous nous appuyons ici sur les données financières des différents parkings.

Les données utilisées portent sur le mois de novembre 2016, période au cours de laquelle le parking Harmonie était encore en service.

	Capacité	Nombre de transactions	Montant total	Montant moyen
Harmonie	122	112	438,00 €	3,91 €
Hôtel de Ville	44	369	1.138,00 €	3,08 €
Sècheval	41	46	201,00 €	4,37 €
Gymnase	107	155	673,00 €	4,34 €

Figure 25 Transactions dans les parkings post-payés en novembre 2016
(Source : Besix)

Il apparaît ainsi que le parking le plus sollicité est celui de l'Hôtel de Ville. En effet, ce sont 369 transactions qui ont été enregistrées sur le mois de novembre 2016 sur les 44 places de cet espace de stationnement. Il en résulte qu'en moyenne chaque place de ce parking a été utilisée 8 fois par mois, ce qui demeure très faible.

Pour les trois autres parkings gérés par la Ville de Verviers, l'occupation varie entre 0,9 et 1,5 utilisation par place par mois.

Compte-tenu des montants moyens par opération, les usagers restent stationnés entre deux et quatre heures. Il s'agit donc de stationnement de moyenne durée.

Il apparaît donc clairement que les parkings post-payés ne jouent pas leur rôle dans la politique de stationnement développée dans le centre de Verviers.

Cette caractéristique est d'autant plus marquée lorsque la comparaison est faite avec le stationnement en voirie.

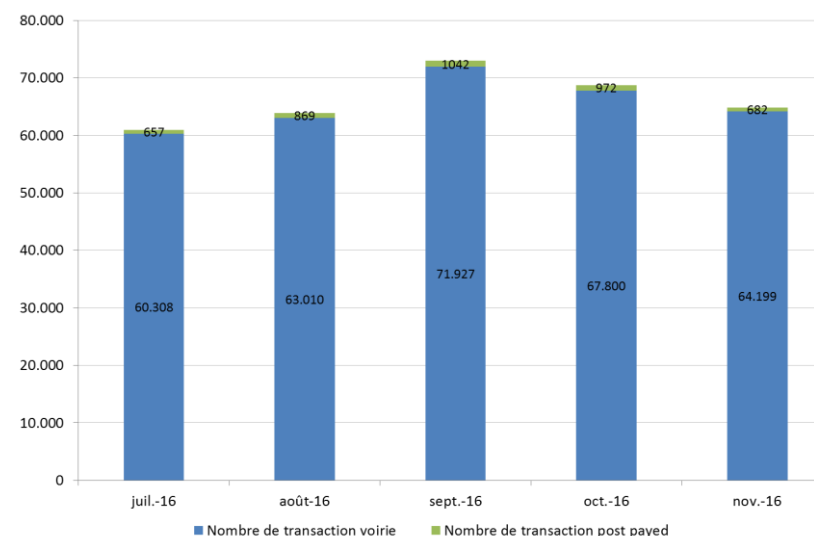


Figure 26 : Comparaison du nombre d'opération en voirie et hors voirie entre juillet et novembre 2016 (Source : Besix)

Ainsi, en termes d'utilisation des places disponibles, il apparaît que le stationnement hors-voirie demeure minoritaire par rapport au stationnement en voirie. Le stationnement hors voirie correspond effectivement à 1% des opérations effectuées par les automobilistes alors qu'il représente 8% de l'offre de stationnement réglementée dans le centre-ville.

Cet écart entre le stationnement en et hors voirie s'observe également en ramenant le nombre de transaction par place :

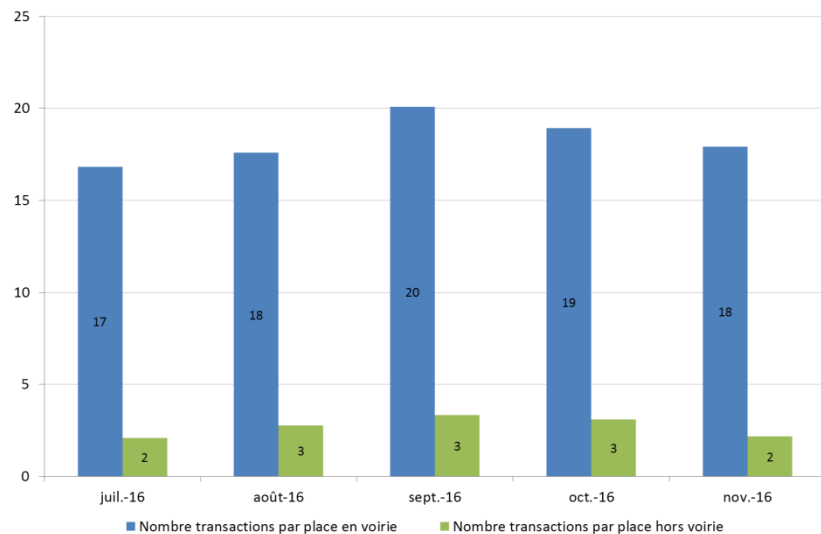


Figure 27 : Comparaison du nombre de transactions par place entre juillet et novembre 2016 (Source : Besix)

En moyenne, une place en voirie est utilisée 6 à 8 fois plus qu'une place hors voirie.

6.2.3.2 Parking SNCB

Durée de stationnement

En octobre 2016, 23.620 usagers ont été comptabilisés sur le parking de la gare de Verviers.

Trois types d'usagers sont identifiables : tickets, abonnés et personnel SNCB. Les usagers avec ticket sont les plus nombreux en regroupant les deux tiers des usagers. Les abonnés et le personnel SNCB représentent respectivement 20% et 15% des usagers.

Les usagers avec tickets se stationnent pour des durées inférieures à une heure, profitant ainsi de la gratuité du parking sur cette durée. Il s'agit principalement de dépose-minute et reprise quart d'heure.

Les abonnés se stationnent pour des périodes plus longues de 6 à 14 heures. Il s'agit de navetteurs qui prennent le train pour rejoindre leur lieu de travail.

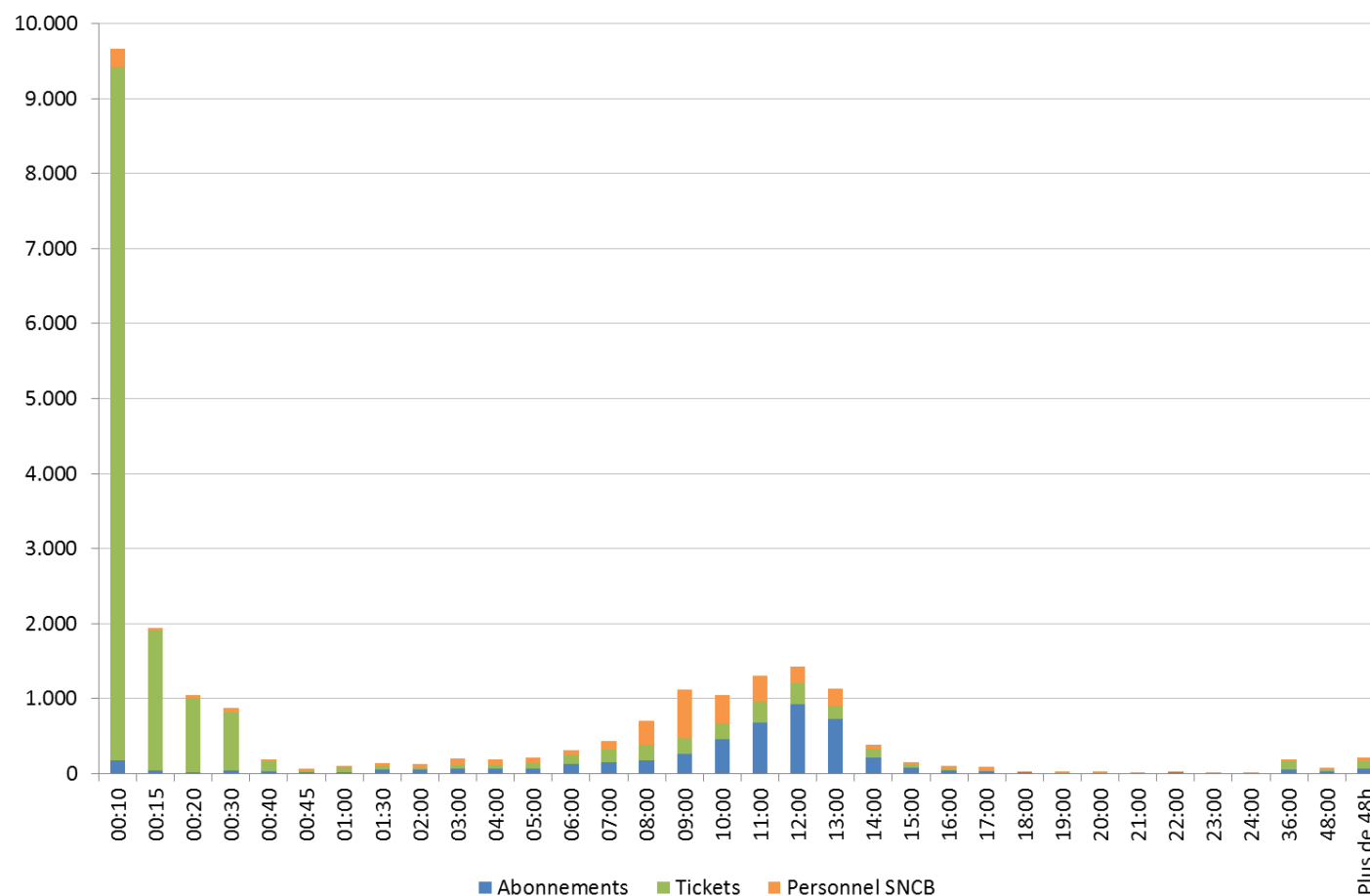


Figure 28 : Durée de stationnement des usagers du parking de la gare de Verviers Central en octobre 2016
(source : B-parking)

En concentrant l'analyse sur une journée type, ici le mardi 14 mars 2017, les mêmes constats sont identifiables.

Sur les 785 usagers dénombrés sur cette journée, la majorité correspond à des utilisateurs avec tickets. Ils représentent effectivement plus de la moitié des usagers alors que les abonnés et le personnel SNCB regroupe respectivement 30% et 15%.

Les trois quarts des usagers avec tickets ne restent stationnés que pour une durée inférieure à une heure. Les abonnés, quant à eux, utilisent le parking pour des durées plus longues, variant principalement entre 7 et 14 heures.

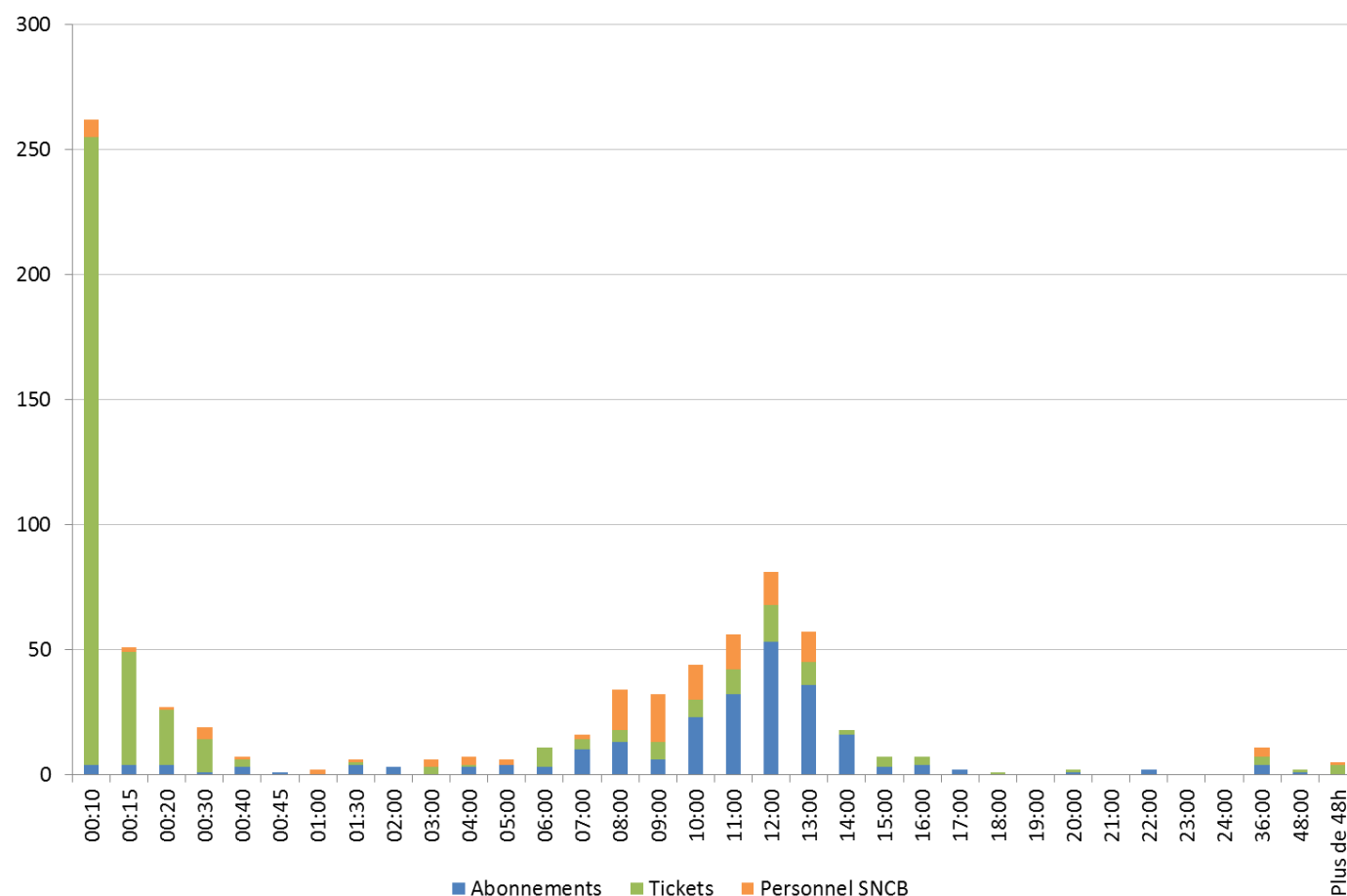


Figure 29 : Durée de stationnement des usagers du parking de la gare de Verviers Central le mardi 14 mars 2017
(source : B-parking)

Répartition des passages aux barrières

La deuxième information disponible est la répartition horaire des passages aux barrières (entrées et sorties confondues).

Il apparaît ainsi clairement que les entrées dans le parking se concentrent entre 6h00 et 8h00 avec 186 et 171 passages par heure. A partir de 8h00, ce sont seulement 70 véhicules qui accèdent au parking. En soirée, les flux de sortie sont étalés sur trois heures : de 16h00 à 19h00. Le flux le plus important est observé de 18h00 à 19h00 avec 200 véhicules quittant le parking.

Pour les heures de pointe, les usagers avec ticket représentent plus de la moitié des passages enregistrés, sauf pour le créneau de 6h00 à 7h00. Cette caractéristique souligne l'importance de la dépose-minute et de la reprise quart d'heure.

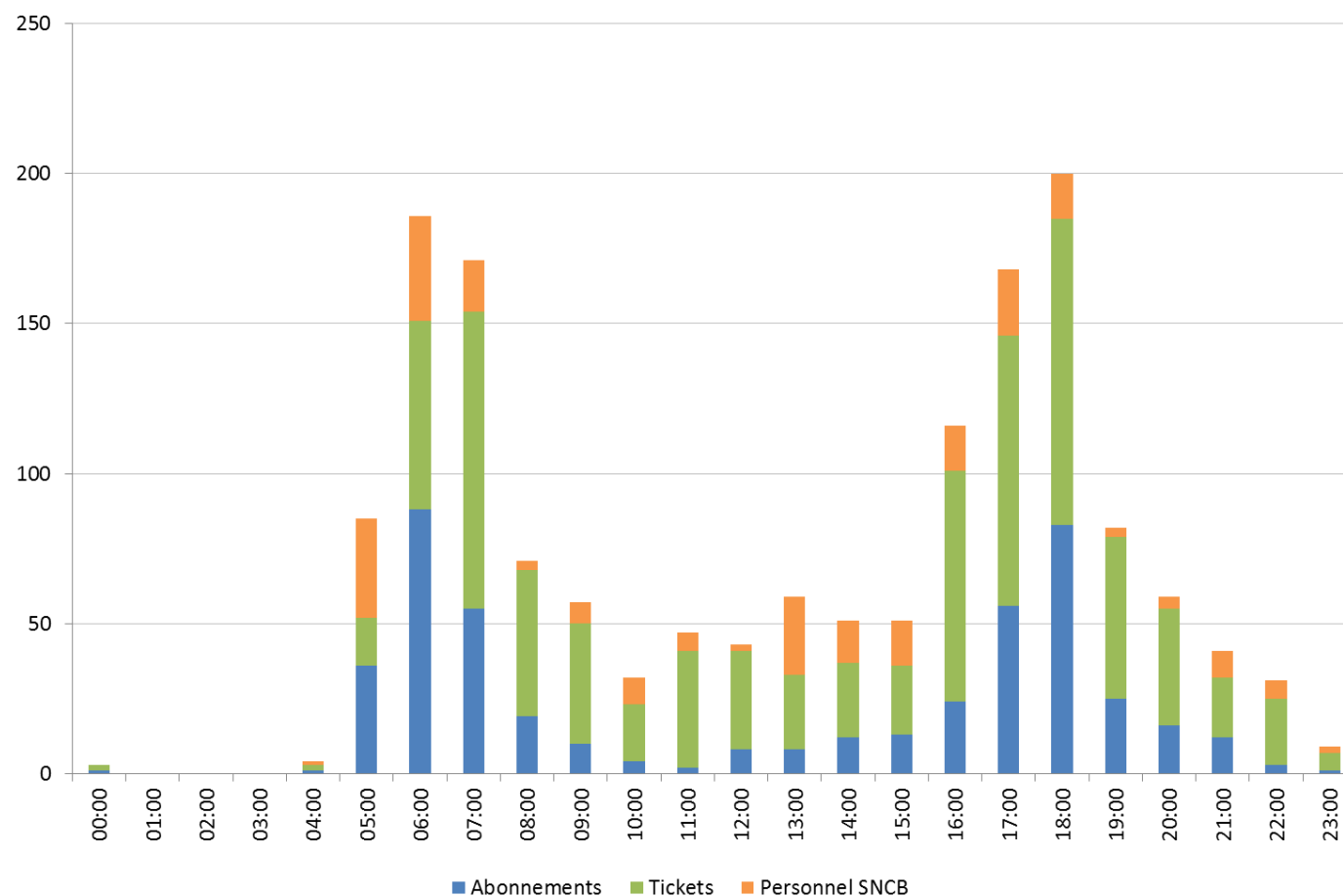


Figure 30 : Répartition des passages aux barrières sur le parking de la gare de Verviers Central le mardi 14 mars 2017
(source : B-parking)

Synthèse

En semaine, le parking de la gare de Verviers Central accueille :

- entre 80 et 120 agents SNCB qui stationnent soit leur véhicule privé ou leur véhicule de service ;
- entre 170 et 230 abonnés intégrant aussi les locataires de box situés dans la partie sud du parking ;
- entre 50 et 100 usagers ayant pris un ticket à l'entrée du parking ou utilisant une carte 5 ou 10 accès.

Ce sont donc entre 300 et 450 véhicules qui sont stationnés simultanément sur le parking. Cette utilisation correspond, sur base de l'offre actuelle de 579 places, à une occupation comprise entre 52% et 78%. En considérant les 632 places du parking (sans utilisation d'une partie du parking pour les bus TEC), le taux d'occupation est alors compris entre 47% et 72%.

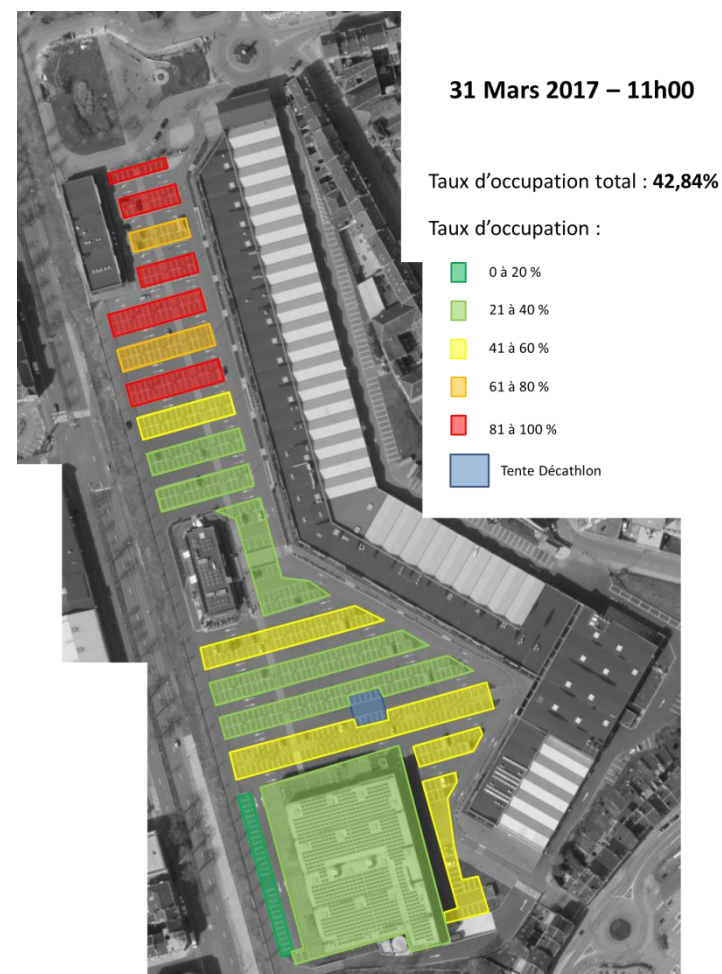
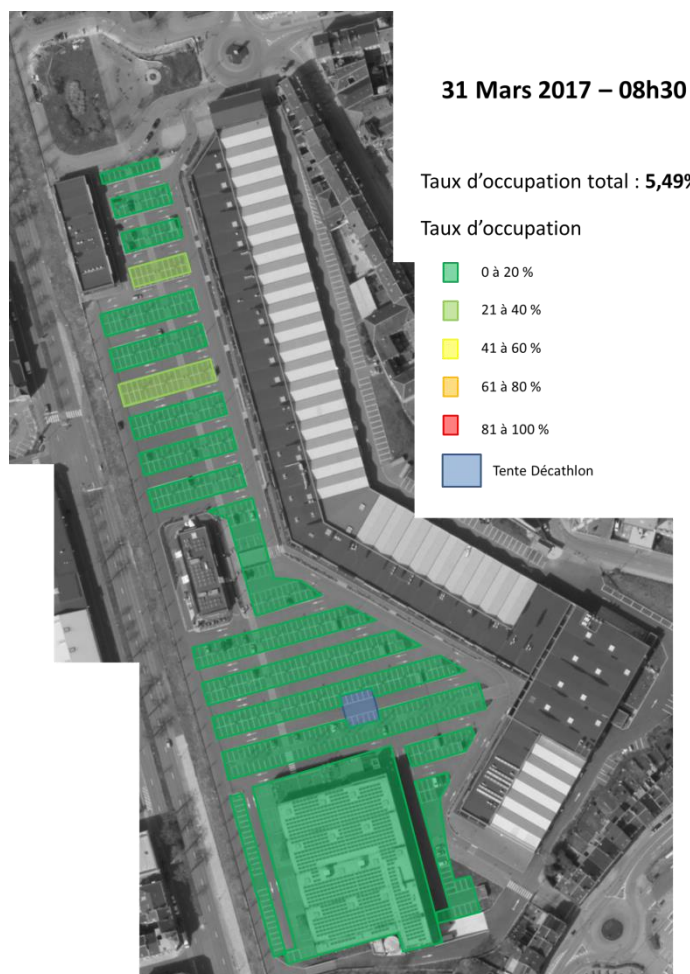
Par conséquent, le parking de la gare de Verviers Central dispose actuellement, à minima, de 130 places de stationnement pouvant être valorisées pour d'autres types d'usages.

6.2.3.3 Parking Crescend'eau

Des relevés de stationnement ont été effectués le vendredi 31 mars 2017 afin d'objectiver l'occupation réelle du parking du centre commercial Crescend'Eau.

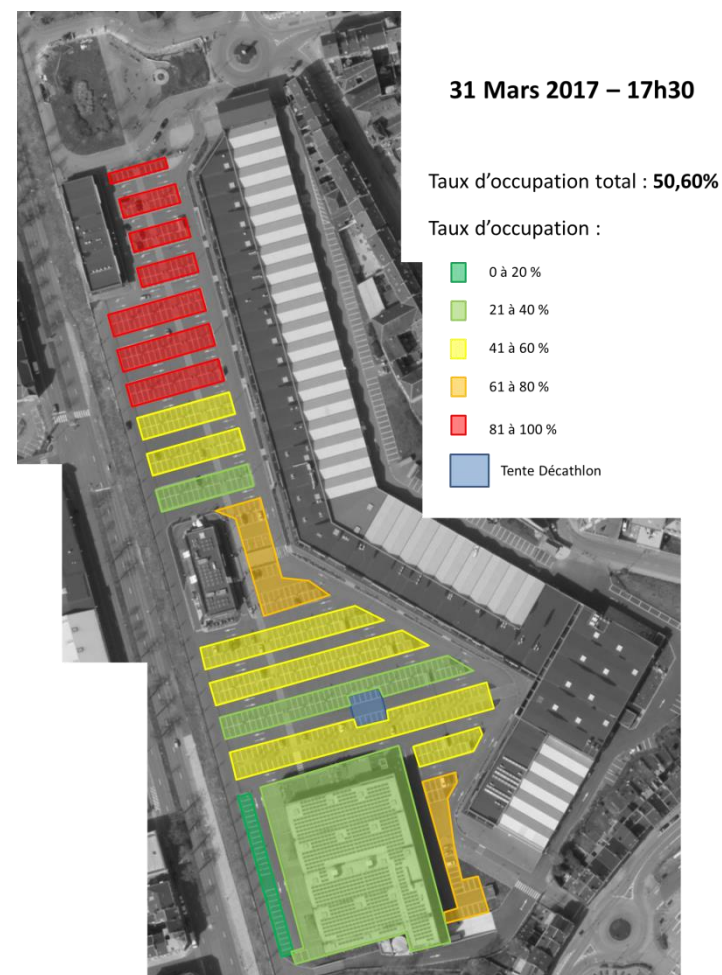
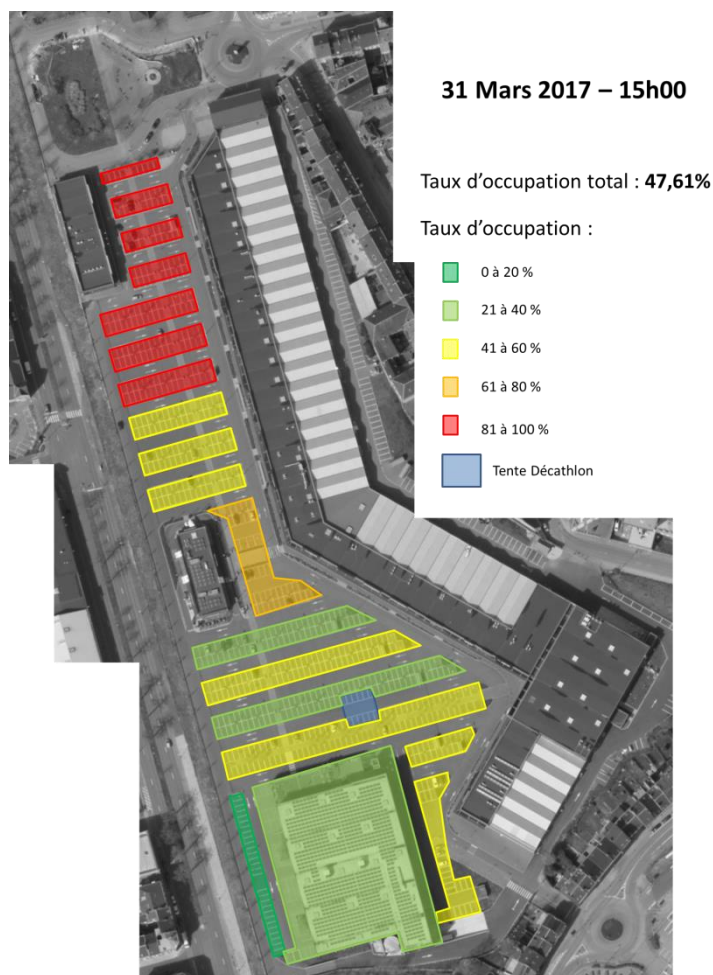
Il en ressort que l'occupation demeure globalement assez réduite.

Le matin, avant l'ouverture du parking et des magasins, le taux d'occupation est de l'ordre de 5%. Cette occupation s'explique par le fait qu'une des barrières du site était cassée. A 11h, l'occupation est plus importante avec un taux d'occupation global de 43%. Des disparités sont néanmoins observées entre les différentes poches de stationnement. Au nord, la pression est proportionnellement plus importante qu'au sud.



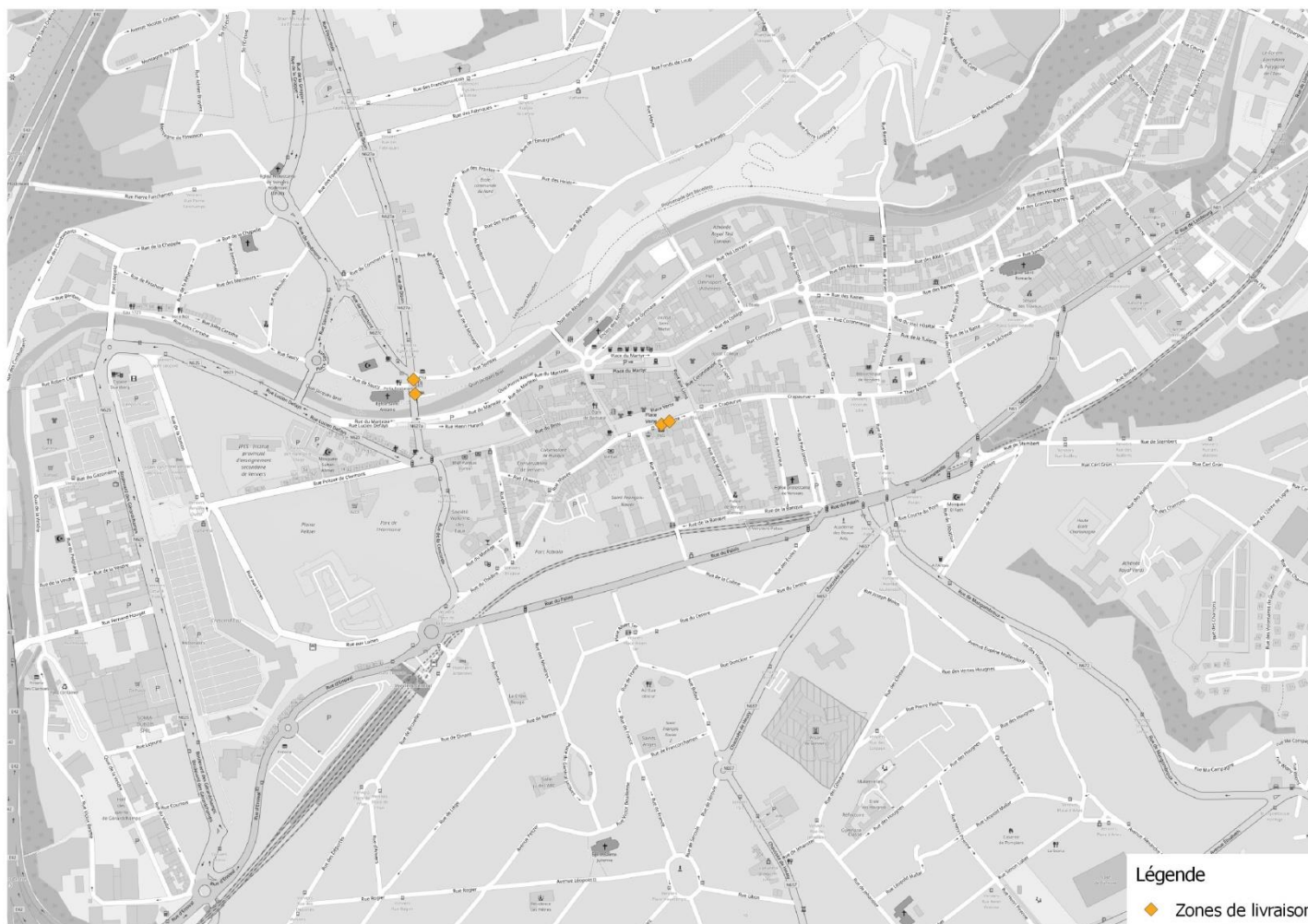
L'après-midi, il est possible de dresser les mêmes constats avec une occupation maximale à hauteur de 51% de l'offre du parking. La pression est toujours proportionnellement plus forte sur la partie nord du parking que sur la partie sud.

Par conséquent, il est envisageable de mutualiser le parking de Crescend'Eau pour d'autres fonctions, notamment pour la gare ou pour les futurs usagers du programme immobilier envisagé par Eurogare. Ce sont ainsi 250-300 places qui pourraient être mis à disposition (location).



6.3 Livraisons

Quatre aires de livraison sont présentes dans le centre de Verviers : deux sur la place Verte et deux sur Pont du Chêne.



7 Sécurité routière

Nous traitons dans ce chapitre les données concernant les accidents avec lésions corporelles. Quelques précisions sur ces données ci-dessous :

Nombre d'accidents

Un accident entre deux usagers de la route ou plus est considéré comme un seul accident. Seuls les accidents ayant eu lieu sur la voie publique et ayant fait des morts ou des blessés sont comptabilisés dans les statistiques ci-dessous. Ne sont donc pas pris en compte : les collisions et les accidents sur terrain privé ou survenus lors de compétitions sportives.

Accidents avec lésions corporelles

- Blessé léger (BL) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et à laquelle ne s'appliquent pas les qualificatifs de blessé grave ou de blessé mortellement
- Blessé grave (BG) : toute personne blessée dans un accident de la circulation et dont l'état nécessite une hospitalisation de plus 24 heures
- Tués 30 jours (DCD) : Toute personne décédée sur place ou endéans les 30 jours suivant la date de l'accident.

Zones à risque 2009-2013 (SPW)

Les accidents corporels font l'objet d'un constat de la police. Ces constats sont informatisés et centralisés à la police fédérale afin de former une base de données statistique officielle, uniforme et complète. C'est à partir de ces informations qu'est calculé l'indice d'insécurité quinquennal. L'indice permet de déceler et circonscrire précisément les zones de concentrations récurrentes d'accidents

corporels de la circulation. L'indice et sa représentation cartographique ont pour objectif de déterminer les zones récurrentes et localisées de concentrations d'accidents afin de fixer des priorités dans la réalisation des travaux de sécurisation.

Statistiques accident 2009-2013 sur voiries régionales

Plusieurs zones à risques sont présentes sur Verviers :

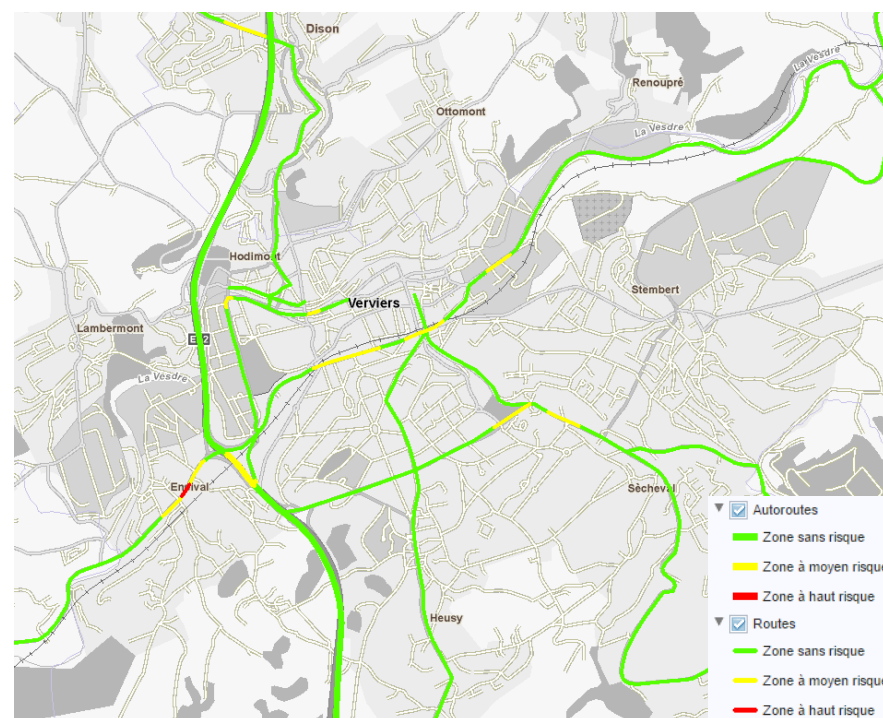


Figure 31 : Zones à risque sur voiries régionales (Source : SPW)

Il existe une zone à haut risque à Verviers : le tronçon de la rue Grand'Ville à Ensival entre la rue du Canal et la rue de la Paix.

Plusieurs zones à moyen risque sont également présentes :

- E42 au niveau de l'échangeur Ensival,
- rue Grand'Ville,
- la rue du Palais,
- place du Palais de Justice,
- rue de Limbourg,
- rond-point entre le boulevard des Gérardschamps et le pont Léopold,
- avenue Elisabeth dans son tronçon le plus à l'est,
- rue de l'Agolina.

Ces zones ont effectivement enregistré plusieurs accidents sur la période 2009 – 2013. Certains de ces accidents ont même entraîné le décès de plusieurs personnes :

- E42,
- rue d'Ensival,
- avenue Reine Astrid,
- route du Bois de Jalhay.

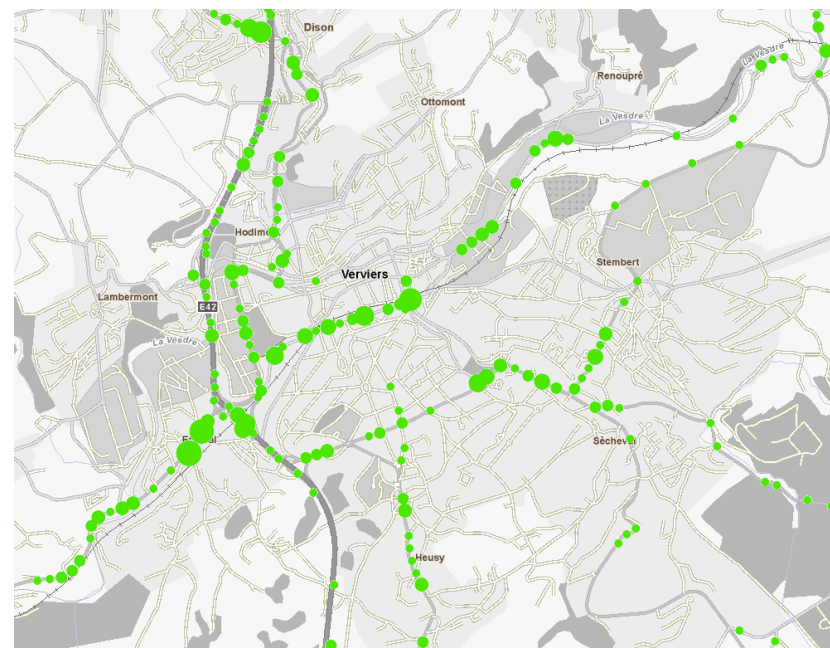


Figure 32 : Localisation des accidents entre 2009 et 2013 sur voiries régionales
(Source : SPW)



Figure 33 : Localisation des accidents mortels entre 2009 et 2013 sur voiries régionales (Source : SPW)