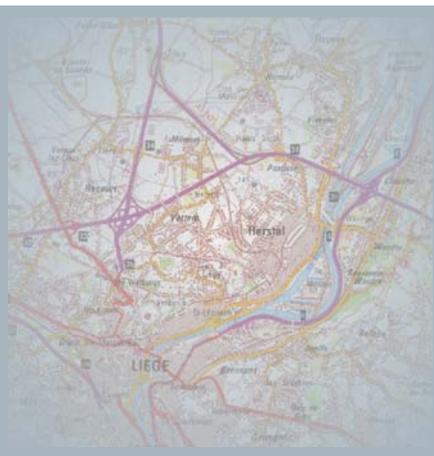




PLAN COMMUNAL DE MOBILITE DE **HERSTAL**

Rapport de phase 2:

Objectifs



Juin 2007

REGION WALLONNE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS

Direction Générale des Transports

Direction des Etudes et de la Programmation (D.311)



TRITEL
TRANSPORT
INFRASTRUCTURE
& TELEMATICS

Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR

Tour et Taxis - Entrepôt Royal
Avenue du Port, 86C boîte 206
1000 BRUXELLES

TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	2
2. RAPPEL DES PRINCIPAUX CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX	4
2.1. Modes doux	5
2.2. Transports en commun et intermodalité	6
2.3. Réseau routier et sécurité routière	8
2.4. Stationnement	9
2.5. Transport de marchandises, activités commerciales et zones d'activités économiques	10
3. OBJECTIFS STRATEGIQUES	11
3.1. Objectifs généraux	11
3.2. Traduction de ces objectifs dans le contexte herstalien, sur base du diagnostic	11
4. PROPOSITION D'OBJECTIFS OPÉRATIONNELS	13
4.1. Réseau routier et circulation automobile	13
4.2. Transports en commun	18
4.3. Les modes doux	22
4.4. Le stationnement	24
4.5. Le transport de marchandises	26
4.6. Evolution des comportements	28

1. INTRODUCTION

Le rapport de phase 1 (diagnostic) a permis de mettre en évidence les grands émetteurs et attracteurs de déplacements à Herstal, et de formuler un diagnostic relatif à la qualité et au fonctionnement des réseaux de transport de chaque mode, aux enjeux en matière de mobilité et aux opportunités à saisir.

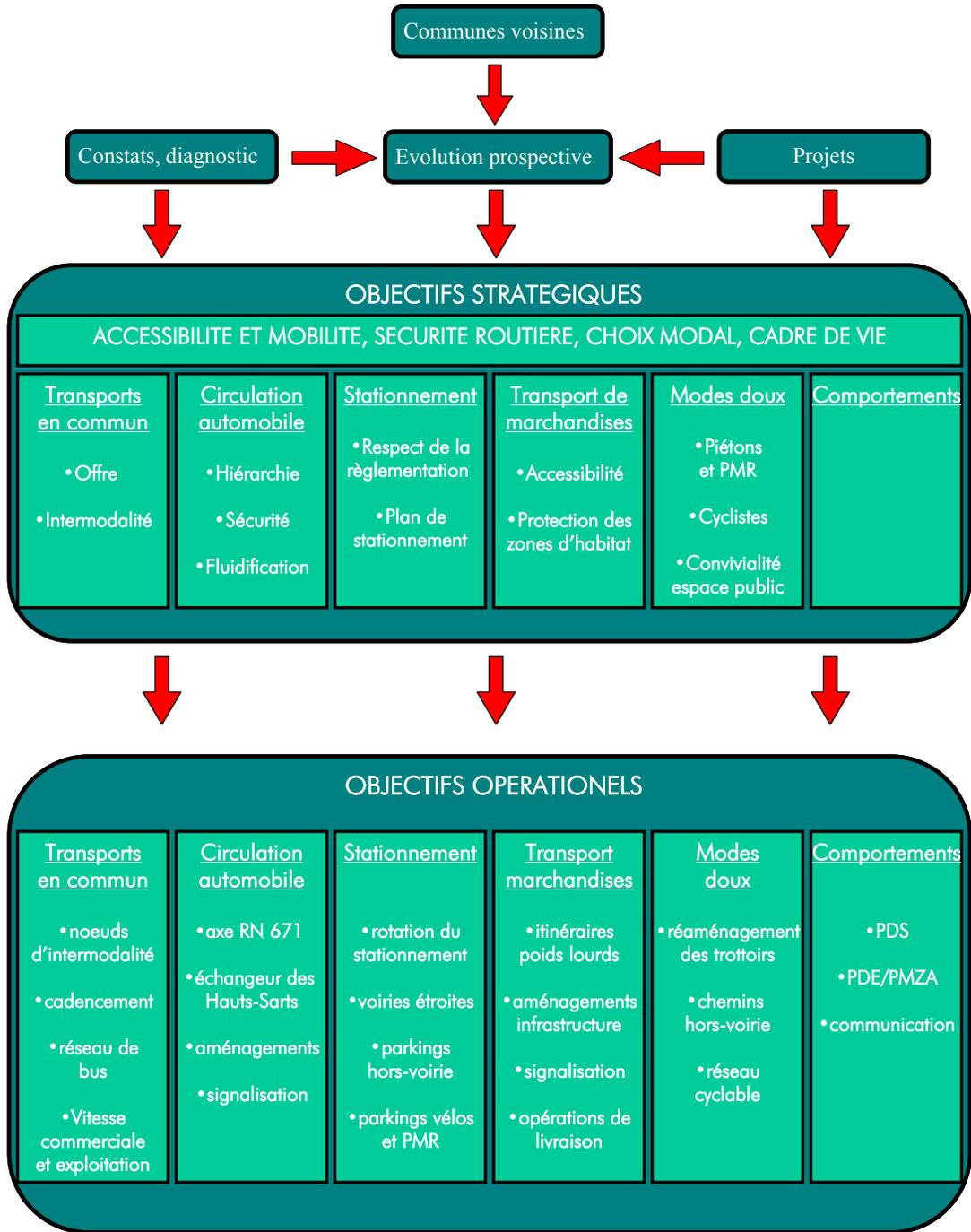
Sur base du diagnostic, le bureau d'étude et les autorités communales proposent un ensemble d'objectifs pour le plan communal de mobilité constituant les options de principe à poursuivre pour la suite de l'étude.

Philosophie suivie pour le choix des objectifs

La mise en œuvre d'un plan de mobilité est un processus qui demande du temps et des moyens, et le nombre d'intervenants nécessaires à sa mise en œuvre dépasse le strict cadre communal.

Les objectifs du plan décrivent la situation souhaitée à différents horizons temporels. A ce titre, certains d'entre eux ont une portée à court ou moyen terme. D'autres au contraire, plus stratégiques et ambitieux, poursuivent clairement une vision à long terme, et leur inscription dans le Plan Communal de Mobilité permet de baliser la stratégie souhaitée par les autorités communales à long terme, de préserver les possibilités et de saisir les opportunités y afférentes.

Le schéma suivant indique la structure de la réflexion ayant mené à la proposition des objectifs du plan communal de mobilité.



2. RAPPEL DES PRINCIPAUX CONSTATS ISSUS DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

Le présent chapitre synthétise les principaux constats établis en phase 1. Pour plus de lisibilité, ceux-ci ont été regroupés en cinq thématiques différentes. Les tableaux reprennent, pour chaque constat, la référence du chapitre du rapport de phase 1 dans lequel il est exposé, l'évolution prospective de la problématique correspondante au cours des prochaines années et les enjeux qui en découlent.

2.1. Modes doux

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Herstal est caractérisé par une population âgée, peu active, à bas revenus et par un faible taux de motorisation. Les déplacements de proximité y sont nombreux.	2.2	Vieillesse de la population ⇒ renforcement de ces tendances Enjeu(x): cadre de vie, déplacements des personnes à mobilité réduite
Les déplacements vers et depuis les écoles sont nombreux. Le nombre d'élèves se rendant à pied dans une école de la commune est fort élevé. La voiture est également fortement utilisée.	2.3 3.1.1	Poursuite de l'augmentation du volume du trafic ⇒ diminution de la sécurité objective et subjective des piétons les plus vulnérables (jeunes enfants)
Les écoles rencontrent des problèmes de sécurité routière	3.1.1	En l'absence d'aménagements spécifiques pour réduire la vitesse, la plupart des « zones 30 écoles » ne seront pas respectées. Enjeu(x): sécurité routière, respect du code de la route
Les infrastructures piétonnes et cyclistes (trottoirs et chemins hors-voiries, RAVEL) sont caractérisées par leur manque de continuité. Les trottoirs sont par endroits fort étroits ou dégradés	3.2.2 3.2.3 3.2.2.1	Enjeu(x): attractivité des modes de déplacement doux
L'utilisation du vélo est marginale à Herstal, pour tous les motifs de déplacements.	3.2.1.3	Le vélo regagne peu à peu une place plus importante dans les déplacements en Belgique. Ce phénomène doit être soutenu par une politique volontariste dans ce domaine Enjeu(x): utilisation du vélo pour les déplacements à courte distance

2.2. Transports en commun et intermodalité

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
La fréquentation des trains au départ des gares de la commune est relativement faible en regard de la qualité de l'offre (temps de parcours et fréquences de passage) dans ces gares.	3.3.4.2 3.3.5.2	Enjeu(x): attractivité du chemin de fer pour les déplacements vers le centre de Liège
Les liaisons en bus entre les différentes parties de la commune sont peu développées. Les lignes radiales (vers le centre de Liège) sont efficaces, mais peu de relations en rocade existent.	3.3.2.1 3.3.4.1	Le TEC n'envisage pas de modification de son réseau à Herstal dans l'immédiat. Enjeu(x): Qualité de l'offre de transports en commun entre les différentes parties de la commune et vers les communes adjacentes.
La régularité et la vitesse commerciale des autobus sont perturbées par la congestion routière. Les principaux points noirs sont : <ul style="list-style-type: none"> • la RN671 entre Basse-Campagne et la Licour • l'hyper-centre : rues Dumonceau, Hoyoux et saint Lambert • la rue de Hermée à hauteur de l'échangeur des Hauts-Sarts Peu d'aménagements (de type couloir bus, priorité de passage aux carrefours...) favorisent la circulation des autobus à Herstal.	3.3.3	Toute croissance du trafic automobile est dommageable aux vitesses commerciales et la régularité des bus. Enjeu(x): performances et attractivité des transports en commun.

<p>L'intermodalité est peu développée à Herstal :</p> <ul style="list-style-type: none"> • peu ou pas de parkings aux gares • accessibilité piétonne des gares de mauvaise qualité • peu de synergie entre les réseaux TEC et SNCB • aménagements des arrêts, etc. 	<p>3.5.5</p> <p>3.3.2.2</p> <p>3.3.6</p> <p>3.3.3</p>	<p>Le schéma directeur de rénovation urbaine prévoit un réaménagement des abords de la gare de Herstal. Les conditions d'intermodalité y seront améliorées.</p> <p>Il n'existe à ce jour pas de projet pour les autres gares de l'entité.</p> <p>Des potentialités existent pour harmoniser les réseaux TEC et SNCB.</p>
--	---	--

2.3. Réseau routier et sécurité routière

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Le réseau de voiries à Herstal ne présente aucune hiérarchie entre les voies de liaison et les voies locales	3.4.2	La croissance du trafic et les problèmes de congestion inciteront de plus en plus les automobiliste à rechercher un itinéraire via les voiries locales. Enjeu(x): cadre de vie, protection les mailles résidentielles du trafic de transit indésirable.
L'échangeur autoroutier des Hauts-Sarts est saturé aux heures de pointe, ce qui occasionne des files sur les voiries adjacentes, y compris l'autoroute	3.4.3.1	Augmentation prévisible du trafic, compte tenu de la croissance du trafic observée sur le réseau autoroutier et des perspectives de développement des Hauts-Sarts. Enjeu : accessibilité de la ZAE des Hauts-Sarts
L'axe de la RN 671 connaît des problèmes de congestion entre Basse-Campagne et la place de la Licour.	3.4.3.2	Plusieurs nouveaux équipements sont susceptibles d'attirer davantage de trafic sur cet axe : <ul style="list-style-type: none"> • Développement du centre commercial de la rue Basse Campagne ; • Mise en œuvre de Trilogiport sans nouveau pont sur le Canal Albert (dans une première étape) En revanche, les projets d'achèvement de la 'voie rapide' permettent d'envisager la rénovation des rues Delsupexhe et P.J. Antoine, dans le sens d'une modération et du ralentissement du trafic, et de l'amélioration de la vitesse commerciale des autobus du TEC.
L'axe des rues Large Voie, Dumonceau, Hoyoux, Saint-Lambert et en Hayeneux est emprunté par un trafic élevé.	3.4.3.3	Le réaménagement des boulevards Gramme et Solvay permet d'envisager la suppression du trafic de transit nord-sud dans le centre de Herstal.
La plupart des accidents de circulation se produisent sur un nombre de voiries assez limité.	3.4.6	Enjeu(x): sécurité routière.

2.4. Stationnement

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
<p>Les rues du centre de Herstal connaissent une saturation du stationnement, en raison de la densité du bâti et des activités (administrations, hôpitaux, commerces, centres scolaires...).</p> <p>La rotation du stationnement n'est pas respectée dans les zones bleues.</p> <p>L'étroitesse des rues et l'importance de l'espace alloué à la voiture (circulation + stationnement) réduit l'espace disponible pour les autres utilisateurs et les autres fonctions de l'espace public (lieu de vie, d'activités et de rencontre).</p>	3.5.2	<p>La croissance du taux de motorisation et l'extension de certains équipements renforceront ces constats à l'avenir.</p> <p>Enjeu(x): partage et convivialité des espaces publics, accessibilité des activités.</p>
<p>Dans le centre de Herstal, les réglementations en vigueur concernant le stationnement (rotation du stationnement et stationnement unilatéral alterné) ne sont pas respectées.</p>	3.5.2	<p>Le non-respect de la réglementation par certains usagers, s'il n'est pas sanctionné entraîne bien souvent le non-respect de ces règles par tous les usagers.</p> <p>Enjeu(x): respect de la réglementation, partage de l'espace public.</p>

2.5. Transport de marchandises, activités commerciales et zones d'activités économiques

Constat	Référence	Evolution prospective et enjeux
Le zoning des Hauts-Sarts concentre de nombreux emplois. Les transports publics y sont rares et peu utilisés.	2.4 3.1.2.1	Des projets d'extension de la ZAE des Hauts-Sarts existent. Les difficultés d'accessibilité de la ZAE (saturation des échangeurs autoroutiers) compromettent leur mise en œuvre. Enjeu(x): accessibilité des Hauts-Sarts par les différents modes de transport.
L'activité économique d'Herstal engendre un grand nombre de déplacements de marchandises, principalement routiers de par la localisation périphérique des entreprises (Hauts-Sarts). Un certain nombre de camions traversent les quartiers résidentiels	3.4.5	Augmentation du charroi lourd (cfr. extension de la ZAE des Hauts-Sarts, mise en œuvre de Trilogiport Enjeu(x): cadre de vie, protection des mailles résidentielles du charroi lourd
Les opérations de livraison des commerces ne disposent pas d'emplacements réservés et perturbent la fluidité du trafic, notamment dans le centre de Herstal	3.1.3.1	Enjeu(x): congestion, accessibilité des commerces.

3. OBJECTIFS STRATEGIQUES

3.1. Objectifs généraux

- Améliorer l'accessibilité des lieux de vie et d'activités et la mobilité des personnes
- Augmenter la part de marché des modes de transport durables (modes doux et transports en commun)
- Améliorer la sécurité routière
- Améliorer le cadre de vie

3.2. Traduction de ces objectifs dans le contexte herstalien, sur base du diagnostic

- en ce qui concerne la circulation automobile :
 - hiérarchiser le réseau routier et **diminuer le trafic** dans les noyaux d'habitat
 - **fluidifier** le trafic dans les secteurs congestionnés
 - **sécuriser** les axes et les carrefours dangereux
- en ce qui concerne les transports en commun :
 - **améliorer l'offre et la fréquentation** des transports en commun (train et autobus) à Herstal
 - **améliorer les conditions d'exploitation** des transports publics (régularité et vitesse commerciale)
 - **faciliter l'intermodalité** entre les différents modes de transport (en particulier : intermodalité entre le réseau autobus et le chemin de fer ainsi que l'intermodalité entre le vélo et les transports publics)
- en ce qui concerne les modes doux :
 - aménager les **trottoirs** et cheminements piétons
 - augmenter la pratique du vélo, par la mise en oeuvre d'un réseau cohérent et continu d'**itinéraires cyclables**
 - améliorer l'**espace dévolu aux piétons et cyclistes** dans les espaces publics
- en ce qui concerne le stationnement :
 - revoir le **plan de stationnement** (surtout dans le centre de Herstal), afin notamment de **supprimer le décalage** existant entre la réglementation et les pratiques observées

- en ce qui concerne le transport de marchandises :
 - **garantir l'accessibilité** des zones d'activités économiques
 - **protéger les quartiers d'habitat** du trafic des poids lourds
- en ce qui concerne la modification des comportements :
 - encourager l'**évolution des mentalités** en faveur d'une mobilité plus durable

4. PROPOSITION D'OBJECTIFS OPÉRATIONNELS

Les objectifs opérationnels concrétisent les objectifs stratégiques, et sont proposés en vue d'être développés dans le cadre de la troisième phase de l'étude.

Il doit être noté que les objectifs sont souvent intimement liés entre eux. Ainsi par exemple, l'amélioration des conditions de circulation des autobus du Tec dans le centre de Herstal et sur les rues P.J. Antoine et du Crucifix est intimement liée aux objectifs relatifs à l'aménagement et la valorisation de la 'voie rapide'. Ou encore, la recherche d'emplacements de stationnement hors-voirie est un moyen possible pour augmenter l'espace dévolu aux piétons dans les espaces publics.

4.1. Réseau routier et circulation automobile

Objectif 1A - Etablir une hiérarchisation des voiries

Motivation

Le réseau de voiries à Herstal ne présente aucune hiérarchie entre les voies de liaison et les voies locales. L'objectif est de définir les secteurs qui doivent être protégés du trafic de transit, d'améliorer le fonctionnement des axes structurants et d'améliorer la lisibilité du réseau.

Pistes de réflexion

La hiérarchisation des voiries doit reposer en première instance sur le réseau routier structurant (échangeurs autoroutiers, route nationale et route provinciale) et conduit au renforcement des zones 30 existantes, à l'identification des secteurs à aménager en zone 30 dans le futur et l'élaboration de plans de circulation au niveau local, le cas échéant.

Acteurs : Commune, Police Locale, MET

Objectif 1B - Définir des itinéraires privilégiés pour relier les différentes localités de la commune

Motivation

Les relations entre les différentes localités sont peu lisibles et sont interrompues en certains points.

Pistes de réflexion

Une réflexion doit être entreprise pour améliorer la continuité des itinéraires et des solutions techniques doivent être recherchées pour aménager les points de rupture, notamment les traversées de la ligne ferroviaire.

Objectif 1C - Améliorer le fonctionnement de l'axe de la RN 671 entre Basse-Campagne et Coronmeuse (valoriser la 'voie rapide')

Motivation

La RN 671 est un axe structurant majeur dans le réseau herstalien. Il est nécessaire d'améliorer son fonctionnement pour solutionner les problèmes de congestion qui y sont observés et diminuer le trafic sur les rues Delsupexhe, P-J Antoine, du Crucifix, du Grand-Puits, Large Voie, Dumonceau, Hoyoux, Saint-Lambert et en Hayeneux en vue d'y améliorer la qualité de vie et les conditions de circulation des piétons, cyclistes et véhicules de transports en commun.

Pistes de réflexion

Les actions pouvant être entreprises diffèrent selon le tronçon concerné :

Tronçon compris entre Oupeye et l'autoroute E40

- Améliorer le raccordement du complexe commercial de Basse-Campagne : amélioration des accès actuels et faisabilité de créer un nouvel accès ;
- Améliorer la circulation des autobus du Tec rue Basse Campagne.

Acteurs : Commune de Herstal, commune d'Oupeye, MET, Tec, gestionnaires du complexe commercial, (Port de Liège ?)

Echangeur de la E40

- Rouvrir la bretelle d'accès à l'autoroute vers Eupen-Verviers (objectif à long terme qui devrait s'envisager dans le cadre d'une future reconstruction du viaduc autoroutier) ;
- Réorganiser l'échangeur afin de le connecter directement sur la voie rapide, dans les deux sens de circulation.

Acteurs : Commune de Herstal, MET, gestionnaires du complexe commercial, (Port de Liège ?)

Tronçon compris entre l'autoroute E40 et la place de la Licour

Objectif à court/moyen terme :

- Examiner la possibilité d'utiliser provisoirement la voie rapide existante dans les deux sens, en utilisant essentiellement les infrastructures existantes (une bande de circulation dans chaque sens).

Objectif à moyen/long terme :

- Achever la 'voie rapide' dans le sens Basse-Campagne ⇒ Liège sur le tronçon Intradel – Licour ;
- Examiner la faisabilité de :
 - connecter le Pont de Wandre à la 'voie rapide' dans les deux sens ;
 - connecter directement la rue de la Clawenne et la rue En Bois à la 'voie rapide' ;
- Réaménager en conséquence les rues P.J. Antoine, du Crucifix et des Grands Puits afin d'y modérer le trafic, accorder la priorité aux bus et d'y sécuriser les circulations piétonnes et cyclistes ;

Acteurs : Commune de Herstal, MET, Tec, (Intradel)

Tronçon compris entre la place de la Licour et la place Coronmeuse

Objectif à court – moyen terme : supprimer le trafic de transit et améliorer les conditions de circulation des autobus du Tec sur l'axe Large Voie – Dumonceau – Hoyoux – Saint-Lambert – En Hayeneux au moyen des actions suivantes :

- le réaménagement de l'hyper centre en périmètre piétonnier permettant néanmoins les opérations de livraison des commerces et une circulation conviviale de proximité ;
- le réaménagement (en concertation avec la ville de Liège) de la Place Coronmeuse (suppression de l'accès privilégié à En Hayeneux depuis la rue du Tir) ;
- la révision du plan de circulation dans Herstal-centre.

Acteurs : Commune de Herstal, Ville de Liège, MET, Tec, équipe du SDRU

Objectif 1D - Décongestionner l'échangeur autoroutier des Hauts-Sarts et améliorer l'accessibilité de la ZAE

Motivation

L'échangeur autoroutier des Hauts-Sarts est saturé, ce qui occasionne des files sur les voiries adjacentes (y compris l'autoroute). Cette saturation est source de congestion et d'insécurité routière, et compromet l'extension de la ZAE. Par ailleurs, elle génère un trafic de transit poids lourds indésirable sur le réseau secondaire, notamment à travers le village de Milmort.

Pistes de réflexion

Les mesures susceptibles d'améliorer la situation comprennent :

- le réaménagement de l'échangeur n°34 (Hauts-Sarts) ;
- l'aménagement d'une liaison pour les poids lourds entre les zones 1-2 et la zone 3 de la ZAE (liaison avenue du Parc Industriel – Première Avenue) ;
- l'aménagement d'un nouvel échangeur sur la A601 pour desservir la ZAE ; celui-ci serait idéalement situé à l'intersection avec la liaison précitée ;
- l'aménagement du « Y » A13/A601 et/ou A3/A601 pour permettre l'accès à l'échangeur précité depuis Loncin.

Acteurs : Commune de Herstal, (Commune d'Oupeye ?), MET, SPI+

Objectif 1E - Traduire la hiérarchisation des voiries en principes d'aménagement

Motivation

Il s'agit de préciser les principes d'aménagement à mettre progressivement en place (sur le réseau routier structurant, les voies de liaison et le réseau local) pour concrétiser la hiérarchisation issue des objectifs 4.1.A, 4.1.B et 4.1.C ci-dessus.

Cet objectif inclut également la proposition de solutions d'aménagement pour éliminer les points de rupture de continuité identifiés dans le diagnostic sur les axes de liaison.

Acteurs : Commune de Herstal, Police Locale, MET, (Tec ?)

Objectif 1F - Revoir le plan de signalisation

Motivation

Il s'agit d'adapter la signalisation routière pour améliorer la lisibilité du réseau routier et la faire correspondre à la hiérarchisation retenue.

Pistes de réflexion

Le plan de signalisation concerne :

- la circulation des véhicules légers ;
- la circulation des itinéraires d'accès pour les poids lourds aux zones d'activités économiques.

Acteurs : Commune de Herstal, Police Locale, MET

Objectif 1G - Améliorer la sécurité routière

Pistes de réflexion

Outre la prise en compte de la sécurité routière dans les propositions issues des objectifs précédents (4.1.B, 4.1.C et 4.1.D) – et notamment dans l'aménagement de la 'voie rapide' entre Liège et Oupeye, des propositions conceptuelles d'aménagement doivent être faites pour améliorer la sécurité routière et diminuer, par tous les moyens possibles, les vitesses pratiquées sur les axes où elles nuisent à la sécurité objective ou subjective des autres usagers, et en particulier aux endroits suivants:

- rue Célestin Demblon – avenue D'Ales
- rue Hoyoux – rue Saint-Lambert
- carrefour rue de la Clawenne – rue du Crucifix – rue du Grands-Puits
- rue basse-Campagne
- rue de l'Agriculture
- échangeur de Liers

et, de manière générale, à la hauteur des équipements fortement fréquentés par les modes doux (centre sportif, écoles, hôpitaux et crèche).

Acteurs : Commune de Herstal, Police Locale, MET

4.2. Transports en commun

Objectif 2A - Améliorer le cadencement des trains sur la ligne 34

Motivation

L'offre assurée par la SNCB dans les trois gares existantes de l'entité de Herstal est quantitativement importante (en moyenne, 3 à 4 trains/heure selon les gares, dans chaque direction) ; cependant, le manque de régularité du service (cadencement inadapté des trains) est un frein à son utilisation.

Pistes de réflexion

L'objectif est d'arriver à terme à un cadencement optimal de l'offre, soit un train toutes les 15 minutes tout au long de la journée :

- dans un premier temps en conservant la structure actuelle de l'offre ;
- idéalement et à plus long terme, dans le cadre de la mise en œuvre d'un RER à l'échelle de l'agglomération urbaine de Liège (« REL »), à envisager dans le cadre du prochain Plan Urbain de Mobilité.

Ces objectifs répondent à la volonté de valoriser l'utilisation du chemin de fer à Herstal et ne pourront être pleinement rencontrés qu'à long terme. A court terme, il est proposé d'examiner la faisabilité de modifier les horaires des trains les plus problématiques du point de vue du cadencement de l'offre sur l'axe Liège-Guillemins – Liers :

- suppression de l'arrêt prolongé en gare de Liège-Palais des trains de la relations IR-d Anvers – Liège ;
- harmonisation des heures de passage des trains des relations bi-horaires IR-m (Luxembourg – Liège – Liers) et L (Jemelle – Liège – Liers).

Acteurs : Commune de Herstal, (Ville de Liège ?), SNCB, MET

Objectif 2B - Envisager la (ré)ouverture de nouveaux points d'arrêt sur la ligne Liège – Liers

Pistes de réflexion

Dans le cadre de la valorisation de la ligne de chemin de fer et de son incorporation possible, à terme, dans un REL, il est proposé d'examiner la faisabilité :

- de rouvrir l'ancienne halte de La Préalles, desservant Vottem et le quartier Emile Muraille ;
- de déplacer la gare de Herstal ou d'ouvrir un nouveau point d'arrêt à proximité de la place Camille Lemonnier (derrière la rue Jean Lamoureux), afin de rapprocher la gare des commerces et emplois du centre-ville.

La seconde proposition n'est pas envisageable avec l'infrastructure et le matériel roulant actuel, en raison du rayon de courbure trop élevé de la ligne de chemin de fer. Cet objectif doit dès lors être envisagé à long terme, dans le cadre de la mise en service d'un matériel roulant de type "light train" ou "tram-train" (ou la mise en service d'une ligne de tram urbain vers Liège longeant le chemin de fer) ou d'une intervention lourde sur l'infrastructure.

Acteurs : Commune de Herstal, SNCB, MET

Objectif 2C - Améliorer l'accessibilité des gares et l'intermodalité avec les autres modes de transport

Motivation

L'amélioration de l'accessibilité des gares à pied et à vélo et des possibilités d'intermodalité avec le réseau autobus ou la voiture particulière (possibilité de stationnement à proximité des gares) constituent un maillon essentiel dans l'objectif de valoriser l'attractivité du chemin de fer à Herstal. Cela concerne les gares existantes ainsi que les nouveaux points d'arrêt envisagés à Herstal (voir objectif 4.2.B).

Pistes de réflexion

Le Plan Communal de Mobilité envisage les actions suivantes.

Gare de Liers

- Aménager un (petit) parking pour les utilisateurs de la gare à proximité des quais et en liaison avec la route provinciale ;
- Améliorer l'intermodalité avec le réseau autobus (rapprocher les arrêts des quais, harmoniser les horaires SNCB et Tec).

Gare de Milmort

- Aménager et sécuriser les cheminements piétons en direction du centre de Milmort et de la ZAE des Hauts-Sarts ;
- Aménager un parking relais en connexion avec la gare de Milmort (éventuellement accessible depuis le réseau autoroutier – cfr. objectif 4.1.D), conformément aux propositions figurant dans les Plans Communaux de Mobilité de Liège et de la Basse-Meuse.

Gare de Herstal

- Améliorer la visibilité et l'accessibilité de la gare à pied depuis les rues Saint-Lambert et Hoyoux ; créer un accès direct vers la rue Saint-Lambert, depuis les quais ;
- Aménager et rapprocher les arrêts de transports en commun des accès aux quais ;
- Aménager un (petit) parking pour les utilisateurs de la gare (du côté de la rue en Grande Foxhalle) ;
- dans l'éventualité du déplacement (ou de la création d'un nouvel arrêt) vers le centre de Herstal (voir objectif 4.2.B), aménagement d'un espace public de qualité menant à la nouvelle gare depuis la place Jean Jaurès.

Par ailleurs, le nouvel arrêt envisagé à La Préalles permet d'améliorer l'intermodalité avec le réseau Tec (ligne 5) et devrait s'accompagner de l'aménagement d'un parking et des chemins piétons vers la rue Emile Muraille et le quartier Sur les Monts.

Acteurs : Commune de Herstal, MET, SNCB

Objectif 2D - Améliorer la desserte autobus intra-communale

Motivation

Le diagnostic a mis en évidence la bonne qualité de la desserte autobus en direction de Liège, depuis le centre de Herstal, Vottem et Liers. En revanche, la desserte de Milmort et de façon plus générale l'accès au centre de Herstal depuis Vottem et Liers est peu développé (ou inexistant le samedi et le dimanche).

Pistes de réflexion

Pour remédier à ce constat, plusieurs solutions peuvent être envisagées. Il est proposé d'étudier la faisabilité technique et financière des solutions suivantes :

- la mise en œuvre d'un autobus communal, co-financé par la commune et fonctionnant selon le principe d'un telbus (autobus à la demande) ;
- l'optimisation du réseau en redistribuant l'itinéraire de certaines dessertes existant aujourd'hui à Herstal (5, 24 et 71), de manière à créer une relation autobus entre Herstal et Vottem (et le CHR Citadelle) ;
- le prolongement ou le renforcement de certaines lignes (5 et 34b).

Par ailleurs, cet objectif doit être mis en regard des objectifs de valorisation de la voie ferrée à Herstal (4.2.A et 4.2.B), dont la mise en œuvre devrait permettre de dégager des synergies entre les réseaux Tec et SNCB.

Acteurs : Commune de Herstal, MET, Tec

Objectif 2E - Améliorer l'efficacité du réseau autobus (vitesse commerciale et régularité)

Il convient d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus en prenant des mesures favorisant la circulation des transports en commun aux principaux points noirs rencontrés par les Tec à Herstal (priorités de passage aux feux, couloir autobus,...) :

- RN671 entre la rue Basse Campagne et la place de la Licour ;
- centre de Herstal (rues Hoyoux et Saint-Lambert) ;
- rue de Hermée, à la hauteur de l'échangeur des Hauts-Sarts.

Cet objectif est intimement lié aux objectifs de hiérarchisation du réseau routier (4.1.A), d'aménagement de la 'voie rapide' (4.1.C) et d'amélioration de l'accessibilité des Hauts-Sarts (4.1.D).

Acteurs : Commune de Herstal, MET, Tec

4.3. Les modes doux

Objectif 3A - Favoriser la circulation des piétons et personnes à mobilité réduite (PMR)

Motivation

Les caractéristiques de la population herstaliennne et les enquêtes réalisées dans les écoles témoignent d'un fort potentiel de déplacements à pied dans la commune.

Pistes de réflexion

À ce titre, une grande attention doit être accordée à l'aménagement des cheminements piétons et veiller à leur continuité, leur sécurité et leur confort, en particulier à proximité des équipements fortement fréquentés par les piétons : les écoles implantées à Herstal, les hôpitaux, la crèche, les gares et les principaux arrêts d'autobus.

Acteur : Commune de Herstal

Objectif 3B - Augmenter l'espace dévolu aux cyclistes et piétons

Motivation

De manière générale, la mise en oeuvre de la hiérarchisation des voiries fournit l'opportunité d'augmenter l'espace dévolu aux modes doux dans les secteurs à protéger du trafic de transit indésirable.

Pistes de réflexion

Une réflexion doit être entamée sur le réaménagement de l'hyper centre dans le but d'y augmenter sensiblement les espaces piétons (cfr. objectif 4.4.B)

Acteur : Commune de Herstal, équipe SDRU, (comités de participation ?)

Objectif 3C - Concevoir un réseau cyclable communal correctement relié aux infrastructures existantes

Motivation

Le vélo est un mode de transport efficace et durable, dont l'utilisation doit être promue. Cela passe par des mesures de communication et d'éducation mais aussi par des actions sur l'infrastructure.

Pistes de réflexion

Ainsi, un réseau cohérent et continu d'itinéraires cyclables doit être construit, en prévoyant des itinéraires sécurisés sur des axes à faible circulation ou des pistes cyclables sur les grands axes, compte tenu de la hiérarchisation du trafic choisie (cfr. objectif 4.1.A).

Connexion aux itinéraires cyclables existants où déjà planifiés en-dehors de Herstal

- aménagement de liaisons entre le centre de Herstal et le RAVEL longeant le canal Albert ;
- prolongement du RAVEL Rocourt – Ans – Liers vers Hermée, en passant par le village de Milmort ;
- liaison entre le centre de Herstal et le (futur) réseau cyclable de la Ville de Liège, vers la place Coronmeuse et le quartier Saint-Léonard ;

Nouvelles liaisons

- aménagement d'une liaison entre le centre de Herstal et le centre commercial de Basse-Campagne, se connectant au RAVEL et continuant ensuite vers Vivegnis ;
- amélioration et sécurisation de la traversée du Canal Albert et de la Meuse (Pont de Wandre ;
- liaisons cyclables entre Liers et Milmort, Liers et Vottem et Milmort et Vottem ;
- liaison en pente douce (la plus douce possible) entre Vottem et Herstal ;
- liaison entre Vottem et le quartier Sainte-Walburge à Liège ;
- liaison entre Herstal et Hermée, via les Hauts-Sarts.

Il convient de compléter l'ossature de ce réseau principal structurant à proximité des équipements publics (écoles, gares, principaux arrêts d'autobus...) et d'y prévoir des emplacements de stationnement pour vélos.

Acteurs : Commune de Herstal, GRACQ, (comités de participation ?)

4.4. Le stationnement

Objectif 4A - Redéfinir le plan de stationnement

La redéfinition du plan de stationnement répond aux objectifs suivants :

1. Accorder les pratiques de stationnement et les réglementations en vigueur

Motivations

Une politique de stationnement performante se base sur l'acceptation et le respect par les automobilistes des objectifs du plan et de la réglementation correspondante. Le diagnostic mis en évidence, en de nombreux endroits du centre de Herstal, un décalage entre la réglementation en vigueur et les pratiques des automobilistes (non-respect des zones bleues et du stationnement unilatéral). La révision du plan de stationnement fournit l'occasion de corriger ce dysfonctionnement.

2. Mieux définir le stationnement dans les rues étroites

Motivations

Dans de nombreuses rues étroites des quartiers densément bâtis, le stationnement n'est autorisé que d'un seul côté, sous un régime alterné. Il convient d'étudier la pertinence d'un tel régime et de définir dans chaque rue le côté le plus adéquat si un stationnement unilatéral s'avère préférable.

3. Favoriser le stationnement résidentiel à proximité des zones administratives, et la rotation du stationnement dans les zones commerciales

Motivations

Une politique de stationnement efficace doit veiller à concilier les besoins contradictoires des différentes catégories d'utilisateurs : les riverains doivent pouvoir trouver un emplacement de stationnement à proximité de leur domicile et les visiteurs des commerces à proximité des établissements qu'ils souhaitent visiter.

Pistes de réflexion

L'abandon éventuel du stationnement unilatéral alterné fournit la possibilité :

- de dégager les trottoirs d'un certain nombre d'obstacles (panneaux de signalisation) ;
- d'optimiser au cas par cas l'organisation du stationnement ;

- d'installer du mobilier urbain (bac à fleur, arbre, avancée de trottoir) pour améliorer la lisibilité de la rue, réduire son aspect purement fonctionnel et améliorer la convivialité des lieux.

Un système favorisant le stationnement de courte durée (stationnement payant ou zones bleues - avec cartes de riverains) devrait être mis en oeuvre :

- à proximité de la Maison Communale et des commerces du centre de Herstal ;
- dans le quartier de la clinique André Renard ;
- à proximité des écoles bordant la rue du Grand Puits et des grandes entreprises du centre de Herstal.

Il conviendra également de veiller au respect de ces prescriptions au moyen d'une structure de contrôle performante.

Acteurs : Commune, Police locale, Comités de participation

Objectif 4B - Rechercher des possibilités de création de parkings hors-voirie

Motivation

La recherche de terrains (sur d'anciennes friches industrielles) pour y installer un parking hors voirie s'avère souhaitable :

- dans l'hyper centre de Herstal, dans le but d'y réaménager les espaces publics pour y augmenter sensiblement la superficie des espaces piétons ;
- à proximité des équipements qui génèrent une demande de stationnement ne pouvant pas être satisfaite par l'offre en voirie (exemple de la Clinique André Renard) ;
- à proximité des écoles pour y organiser les opérations de pose/dépose des élèves en dehors de la voirie où elles perturbent la circulation et nuisent à la sécurité de tous les usagers.

Acteurs : Commune, Police locale, Comités de participation

4.5. Le transport de marchandises

Objectif 5A - Améliorer l'accessibilité de la ZAE des Hauts-Sarts

Motivation

Les objectifs relatifs à l'amélioration du fonctionnement des échangeurs autoroutiers desservant les Hauts-Sarts (cfr. objectif 4.1.D) s'appliquent également à l'accessibilité de la ZAE pour le transport de marchandises.

Acteurs : Commune de Herstal, (Commune d'Oupeye ?), MET, SPI+

Objectif 5B - Améliorer le plan de signalisation propre aux Hauts-Sarts

Motivation

Le parc des Hauts-Sarts étant fortement étendu et divisé en trois zones distinctes, il arrive fréquemment que des camions cherchent leur chemin vers l'entreprise qu'ils doivent livrer.

Pistes de réflexion

Il convient d'éviter ces trafics par un plan de signalisation clair et univoque pour la desserte du zoning, et complémentaire au plan de signalisation à l'échelle de la commune (voir objectif 4.1.F).

Acteurs : Commune de Herstal, (Commune d'Oupeye ?), MET, SPI+

Objectif 5C – Protéger les quartiers résidentiels par la création d'itinéraires poids lourds

Motivation

L'activité économique de Herstal engendre un grand nombre de déplacements de marchandises, principalement routiers. Ce trafic est appelé à croître dans le futur. Il convient de protéger les quartiers résidentiels des nuisances dues à la circulation des camions sans nuire à l'attractivité des zones d'activités économiques de la Commune.

Pistes de réflexion

A ce titre, les camions desservant les entreprises et commerces de Herstal doivent être rapidement dirigés vers le réseau à grand gabarit par des itinéraires directs et logiques.

Une attention doit être portée aux aménagements sur ces itinéraires de sorte qu'il ne gênent pas la circulation des véhicules lourds. Ainsi, une solution doit être trouvée pour faciliter le franchissement du chemin de fer par les poids lourds sur l'itinéraire reliant les zones 1-2 à la zone 3 des Hauts-Sarts.

Par ailleurs, des limitations de gabarit de certaines voiries peuvent aider au respect de la quiétude des quartiers d'habitat.

Acteurs : Commune de Herstal, (Commune d'Oupeye ?), MET, SPI+

Objectif 5D - Améliorer l'efficacité des opérations de livraison des commerces et des entreprises

Motivation

L'amélioration des opérations livraisons dans les noyaux commerciaux du centre de Herstal fait partie des objectifs du Plan Communal de Mobilité.

Pistes de réflexion

La réflexion doit être poursuivie pour examiner les pistes d'améliorations de la situation, dans les domaines suivants :

- la conception et la localisation des aires de déchargement, compte tenu des besoins des commerces riverains ;
- les règlements/modalités d'utilisation relatives aux aires de déchargement : horaires prévus ou autorisés pour les livraisons, itinéraires d'accès imposés ou recommandés... ;
- la formulation de recommandations pour l'aménagement de quais de déchargement hors voirie lorsque c'est possible, en cas de nouveaux commerces ou de rénovation lourde des commerces existants ;

Acteurs : Commune de Herstal, Police locale

4.6. Evolution des comportements

Parallèlement aux objectifs d'amélioration des réseaux de transport qui ont été exposés ci-dessus, et compte tenu de la croissance continue de la demande de déplacements motorisés, le plan communal de mobilité ne peut pas faire l'économie d'une réflexion de fond visant à conscientiser les citoyens sur la nécessité d'adapter leurs comportements en matière de mobilité et diminuer le recours à l'autosolisme, dans une optique de mobilité durable.

Objectif 6A - Inciter les écoles à s'investir dans le plan Octopus et prévoir la réalisation de plans de déplacements scolaires (PDS)

Entamer un processus de réflexion au sein des écoles, en collaboration avec les parents et les autorités communales pour définir les possibilités d'actions pour favoriser les alternatives à la voiture :

- créer des rangs piétons et rangs à vélos ;
- dégager les priorités en matière de sécurisation des itinéraires piétons et cyclistes vers les écoles ;
- mettre en place un programme de formation à la pratique du vélo débouchant sur la délivrance du « brevet du cycliste » ;
- étudier les possibilités de co-voiturage entre élèves du même quartier ;
- concertation avec les Tec ;
- etc.

Acteurs : Commune de Herstal, établissements scolaires

Objectif 6B - Prévoir la réalisation de plans de déplacements d'entreprise (PDE) et d'un plan de mobilité pour la ZAE des Hauts-Sarts.

Entamer un processus de réflexion au sein des entreprises de Herstal pour favoriser les alternatives à la voiture particulière dans les déplacements domicile-travail :

- covoiturage entre les employés ;
- indemnisation des transports en commun, du vélo ;
- négociation éventuelle avec les Tec pour une amélioration de l'offre ou la création d'une navette
- etc.

Dans ce contexte, l'administration communale montrera l'exemple et réalisera son propre PDE.

En ce qui concerne la ZAE des Hauts-Sarts, l'existence d'un gestionnaire unique et d'un club d'entreprises fournissent un cadre propice à la recherche de solutions conjointes pour l'ensemble des entreprises du site.