

Partie I : Préambule

1. Portée des plans communaux de mobilité

Un Plan Communal de Mobilité est un outil de planification et d'organisation des déplacements, en vue d'une mobilité durable des personnes et des marchandises au sein d'une commune. Il consiste à élaborer les principes d'une gestion intégrée des déplacements garantissant l'accessibilité, la sécurité routière et la qualité du cadre de vie.

Le contenu d'un PCM dépasse largement la simple régulation du trafic automobile. Il propose une vision globale et multimodale des déplacements actuels et futurs dans la commune, en cohérence avec le cadre territorial et socio-économique de l'entité.

2. Le PCM comme outil de planification du territoire

Un des buts poursuivis par l'élaboration d'un PCM est d'inscrire les déplacements dans le territoire et l'espace public, et de fournir aux gestionnaires communaux un outil complémentaire aux outils existants pour la gestion de leur espace communal. Cet outil doit permettre d'intégrer une politique des déplacements en cohérence avec les fonctions soutenues par le territoire, de manière à répondre aux divers besoins en déplacement, tout en limitant les nuisances qu'ils engendrent.

Pour qu'un tel outil de planification soit efficace et évolutif, il importe qu'il intègre des considérations de type « géostratégiques et socio-économiques » et qu'il prenne en compte les évolutions futures de l'entité sérésienne. Il est donc primordial de développer une vision globale et à long terme de la mobilité dans l'entité.

Cette démarche devra aboutir à l'élaboration d'un véritable « **projet territorial pour la commune de Seraing** ». Ce projet territorial doit être en concordance avec l'ensemble des autres outils de planification appliqués à l'entité (SDER, plan de secteur, schéma de structure, PCA, etc.) et prendra en compte l'ensemble des projets concernant la commune (évolution démographique, évolution des pôles commerciaux, évolution du niveau social, développement de nouvelles infrastructures et de nouveaux services, etc.).

Outre la dimension territoriale, il est indispensable que le PCM s'attache spécifiquement à l'intégration harmonieuse des déplacements dans les territoires ou les espaces qui les soutiennent. Un PCM est, en effet, un outil qui doit se placer au carrefour de la gestion territoriale et de la gestion des déplacements.

3. Le PCM comme outil de gestion des déplacements

En tant qu'outil de gestion des déplacements, le PCM propose des réponses techniques et concrètes visant à améliorer et à gérer la mobilité au sein de la commune. Celles-ci peuvent consister en :

- Des mesures physiques** (aménagement de voiries, nouvelles conceptions d'espaces publics, infrastructures, signalisation, etc.) ;
- Des mesures organisationnelles** (amélioration de l'offre en transports publics, information, sensibilisation, réglementation, etc.).

C'est dans ce sens que nous nous attachons à définir une politique des déplacements à l'échelle du territoire qui consiste à :

- Analyser la répartition des activités actuelle et future, et à prévoir les besoins en mobilité engendrés par les options prises en matière d'aménagement du territoire ;
- Définir la place, la position et le rôle des infrastructures de transport dans le territoire communal, et le cas échéant, à identifier les besoins en infrastructures qui ne seraient pas, ou mal, rencontrés ;
- Identifier les services existants en matière de transport (transports publics, information, sensibilisation...) et à proposer des améliorations éventuelles en la matière ;
- Fournir des propositions concrètes en matière d'aménagement de l'espace public, en cohérence avec les options retenues en matière de déplacements et de qualité du cadre de vie ;
- Vérifier la fonctionnalité des solutions proposées.

4. Le PCM comme outil de programmation des mesures d'amélioration de la mobilité

Le PCM offre une vision globale et structurée des moyens à mettre en œuvre, et de la manière de les mettre en œuvre, pour rencontrer les objectifs qu'il aura préalablement définis. Il doit, dans cette optique, intégrer les mesures de gestion des déplacements à divers horizons temporels, depuis l'action immédiate jusqu'à la vision à long terme.

Nous nous attachons donc à élaborer un **véritable outil de gestion opérationnelle** par :

- L'élaboration de propositions concrètes de gestion des déplacements (qui, quoi, comment ?) ;
- L'identification de moyens (techniques, financiers, organisationnels...) nécessaires à la mise en œuvre de ces propositions ;
- La planification de la mise en œuvre des mesures préconisées :
 - Identification des priorités ;
 - Identification des procédures à suivre ;
 - Etablissement d'un planning général cohérent (actions immédiates ou à court terme, à moyen terme, à long terme).

5. Le PCM comme outil de participation citoyenne

Le PCM s'inscrit dans une dynamique de participation citoyenne, tant au niveau de l'état des lieux de la situation existante qu'au niveau de l'élaboration des objectifs à poursuivre et des moyens à mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs.

Indépendamment des études techniques, le comportement des usagers des réseaux doit être pris en compte dans l'élaboration du PCM qui se veut durable. Des PCM élaborés uniquement sur une base technique manqueraient d'efficacité, de durabilité et de légitimité. Il importe donc d'associer les habitants de la commune et leurs représentants au processus d'élaboration du PCM. En effet, les habitants sont les premiers concernés par les problématiques abordées et par les mesures qui devront être mises en œuvre pour la résolution de ces problématiques.

Cette approche qui conjugue l'information, la consultation et la concertation permettra, in fine, de favoriser l'adhésion des habitants aux mesures préconisées dans le PCM.

6. Les différentes phases du Plan Communal de Mobilité

Le Plan Communal de Mobilité s'articule en différentes phases :

- Phase 1 : état des lieux et diagnostic de la situation ;
- Phase 2 : identification des objectifs du Plan Communal de Mobilité ;
- Phase 3 : élaboration du Plan de Mobilité.

6.1. La phase 1 : Etat des lieux et diagnostic de la situation

La phase 1 consiste à analyser le profil socio-économique de la Ville de Seraing et à caractériser les déplacements qui ont lieu sur son territoire. Le but poursuivi est de prendre connaissance des caractéristiques fonctionnelles de la Ville, et de mettre en évidence les besoins observés en matière de mobilité et de décrire précisément la manière dont les déplacements sont effectivement réalisés.

6.2. La phase 2 : Identification des objectifs du Plan Communal de Mobilité

La phase 1 aura mis en évidence les atouts et les faiblesses des différents modes de déplacements, qu'il s'agisse de l'offre en déplacement (infrastructures et services mis à disposition) ou de la demande en déplacement (l'utilisation des infrastructures et des services). L'étape suivante de la démarche est de définir les objectifs que la Ville de Seraing doit poursuivre pour garantir le développement « durable » de son territoire. Ces objectifs concernent tant des problématiques globales observées sur l'ensemble du territoire de la Ville que des problématiques locales et spécifiques à certains besoins de déplacements.

6.3. La phase 3 : Elaboration du Plan de Mobilité de la Ville de Seraing

L'élaboration du Plan de Mobilité consiste à définir les actions qui doivent être mises en œuvre pour permettre la concrétisation des objectifs. Les moyens de résoudre les problématiques globales et locales sont identifiés.

Il s'agit ici de déterminer comment les objectifs définis au cours de la phase 2 pourront être atteints. Des propositions concrètes sont élaborées (esquisses, estimations des moyens à mettre en œuvre, plannings de réalisation).

7. Planning prévisionnel de réalisation du Plan Communal de Mobilité de la Ville de Seraing

	2002										2003	
	Mar	Avril	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Jan	Fév
Phase 1												
Phase 2												
Phase 3												

8. Organisation de l'étude

La présente étude a été réalisée par le bureau d'études ARIES Consultants s.a. qui exerce des activités de conseil et d'études dans le secteur de l'environnement, en ce compris l'aménagement du territoire, l'urbanisme et la mobilité. Pour cette mission, ARIES s'est adjoint la collaboration du bureau d'architecture et d'urbanisme L'ATELIER s.a.

Les personnes qui ont participé à la réalisation de cette étude sont :

- Pour le bureau ARIES :
 - M. Raphaël Pollet, Ingénieur civil, Administrateur-Délégué ;
 - M. Gilles Ledent, Ingénieur agronome, Administrateur – Directeur ;
 - Mme Isabelle Denis, secrétaire ;
 - M. Christopher Goffard, administration financière ;
 - M. Benoit Vander Putten, licencié en sciences géographiques ;
 - M. David Pynnaert, ingénieur agronome ;
 - M. Pierre-Hugues Charlier, licencié en sciences géographiques ;
 - M. Julien Charlier, licencié en sciences géographiques ;
 - Mlle Carole Thays, licenciée en sciences géographiques ;
 - M. Thomas Goetghebuer, ingénieur civil architecte.

- Pour le bureau l'ATELIER :
 - M. Pierre Philippart de Foy, architecte-urbaniste, Administrateur ;
 - Mme Caroline Goffinet, architecte ;
 - Mme Virginie Pigeon, architecte et paysagiste.

Pour encadrer le bureau d'études et valider les différentes phases de l'étude, un **comité de pilotage** a été constitué. Les organismes suivants sont représentés :

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> MET – D311 | <input type="checkbox"/> MRW |
| <input type="checkbox"/> MET – D321 | <input type="checkbox"/> Cabinet de José Daras, Ministre des Transports, de la Mobilité et de l'Énergie |
| <input type="checkbox"/> MET – D132 | <input type="checkbox"/> Cabinet de Michel Forêt, Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et de l'Environnement |
| <input type="checkbox"/> MET – D141 | <input type="checkbox"/> Cabinet de Michel Daerden, Ministre du Budget, du Logement, de l'Équipement et des Travaux publics |
| <input type="checkbox"/> Ville de Seraing | <input type="checkbox"/> Cabinet de Charles Michel, Ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique |
| <input type="checkbox"/> Police locale | |
| <input type="checkbox"/> IBSR | |
| <input type="checkbox"/> SPI+ | |
| <input type="checkbox"/> Services techniques provinciaux | |
| <input type="checkbox"/> SNCB | |
| <input type="checkbox"/> TEC Liège-Verviers | |
| <input type="checkbox"/> SRWT | |