

La mobilité à Liège

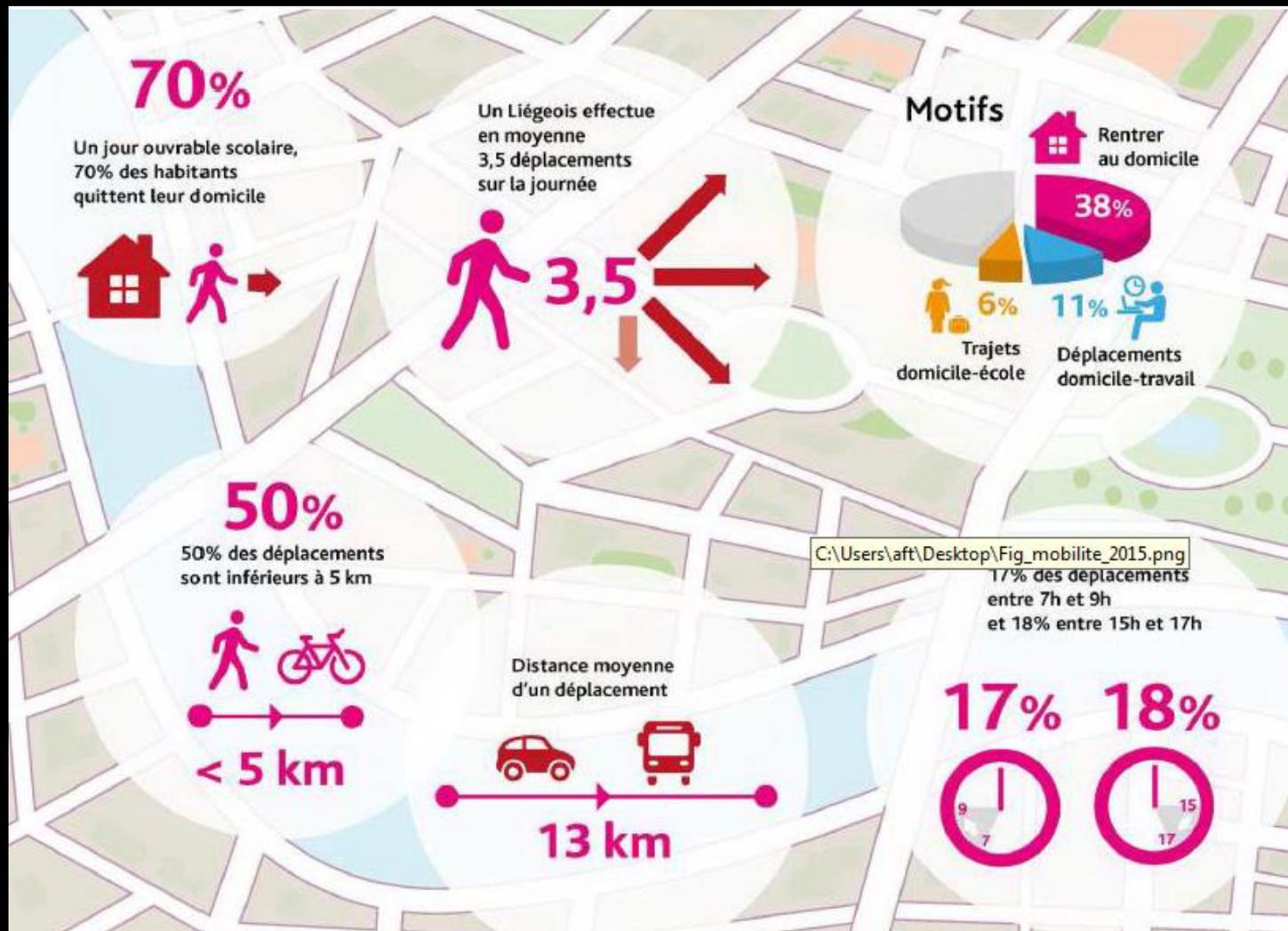
enjeux et perspectives

Jean-François Leblanc
Ville de Liège - Cellule Stratégique

Colloque “ExTraCar”
9 mai 2016

Mise en contexte

Mobilité des liégeois



Taux de motorisation

Taux de motorisation

→ 2030

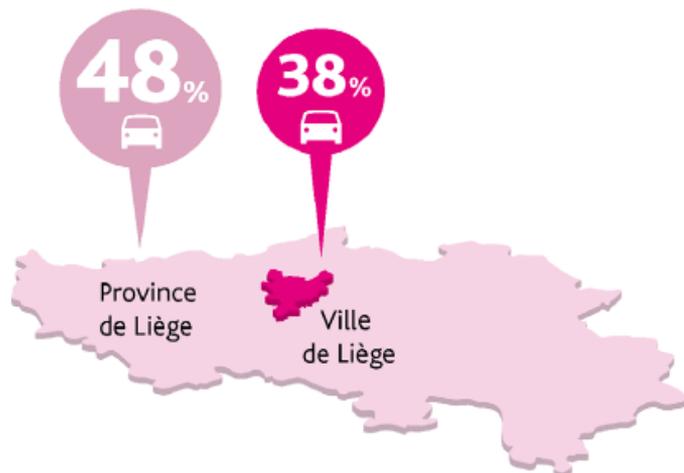
En 2015

2 voitures /
5 habitants



→ Un taux de motorisation raisonnable à Liège, mais toujours en croissance.

Taux de motorisation

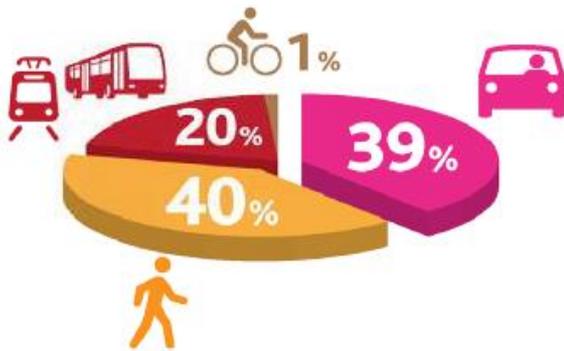


Evolution (Province)

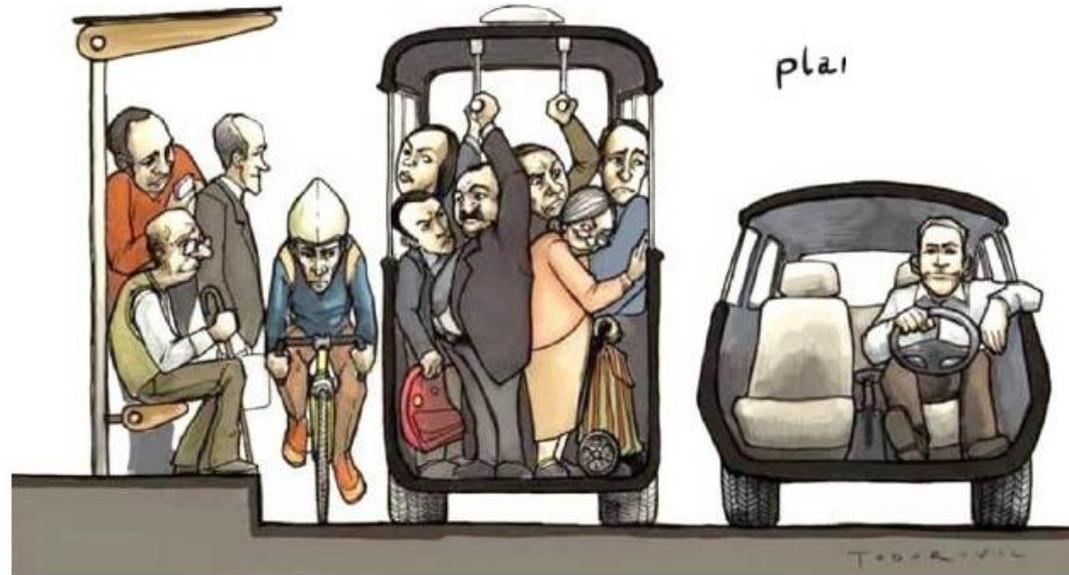
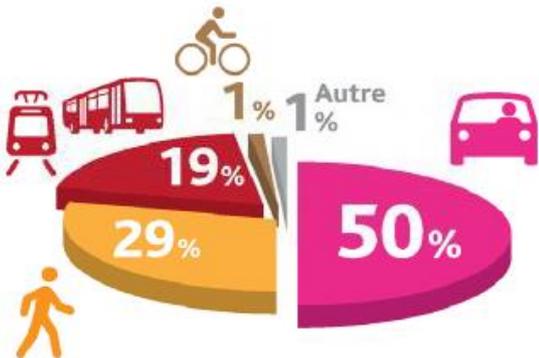


Parts modales

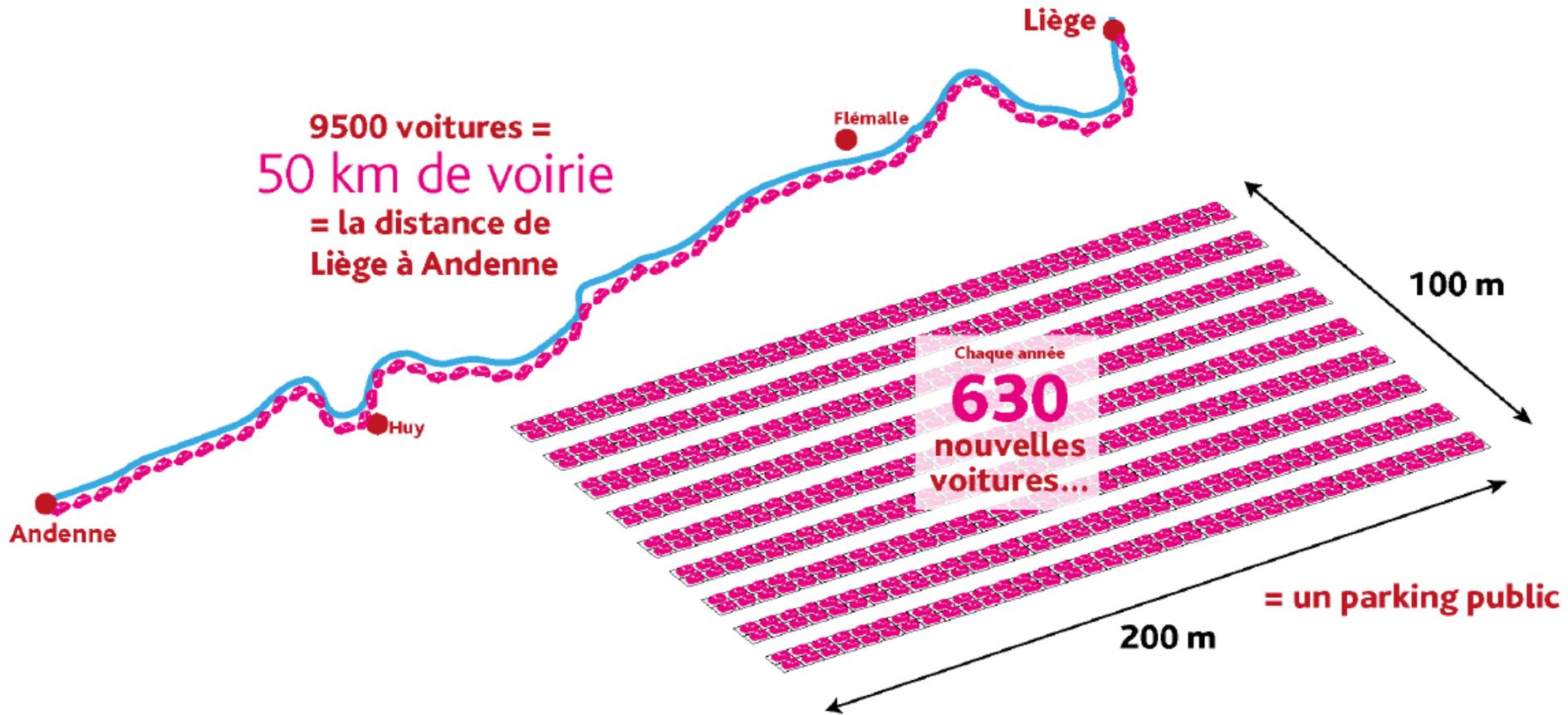
Parts modales des déplacements internes à Liège



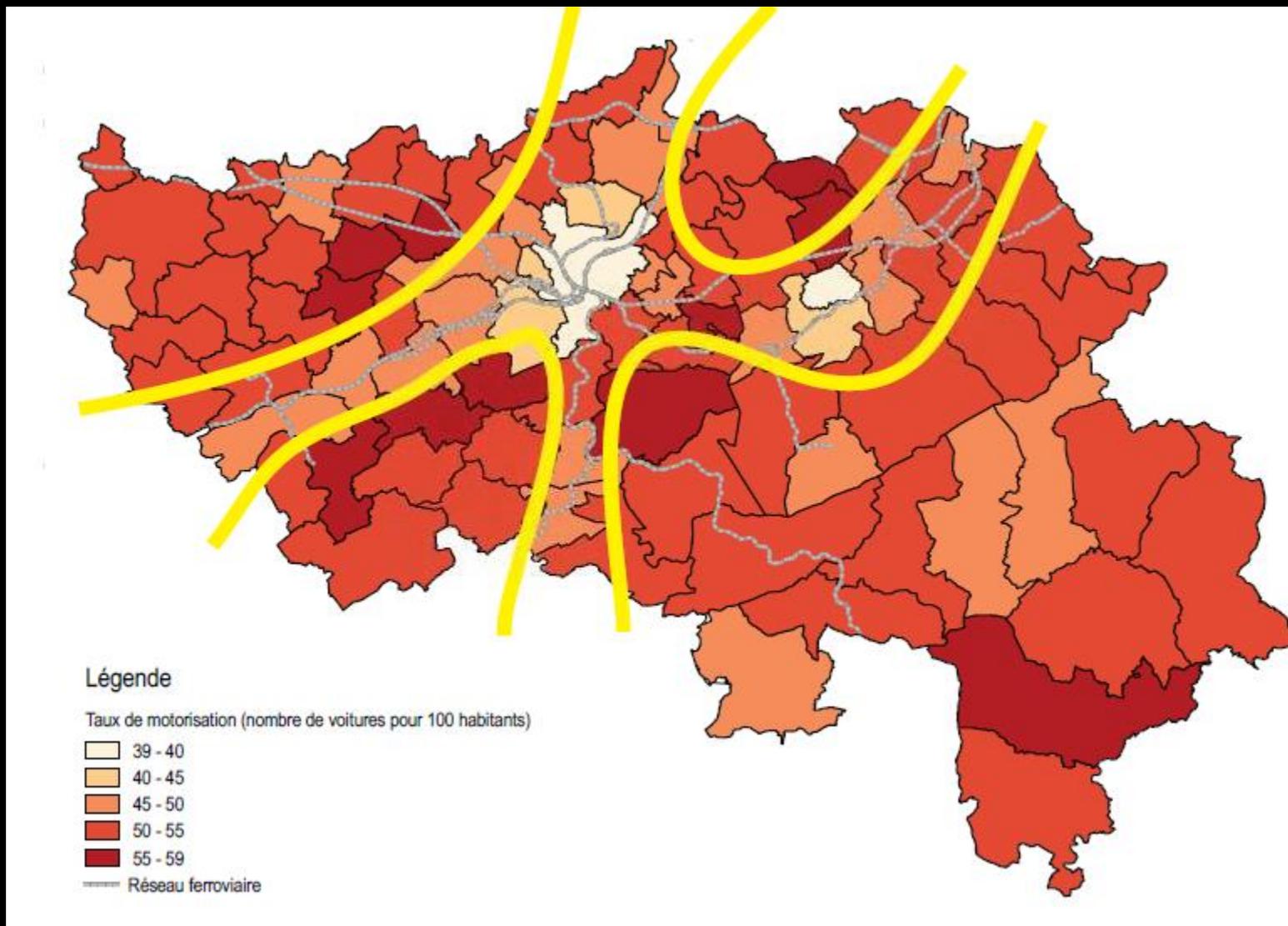
Parts modales des déplacements des habitants de Liège



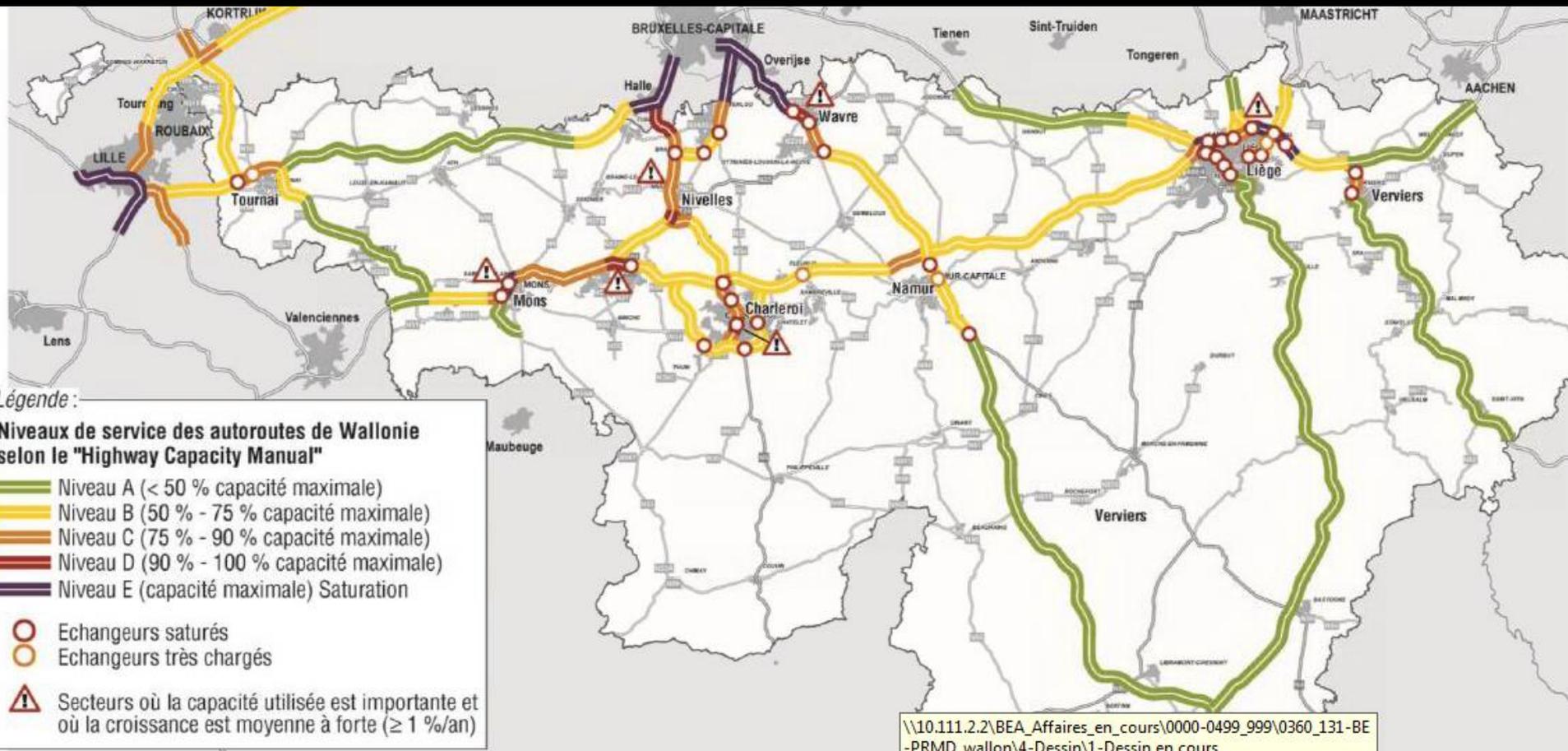
Conséquences prévisibles



Taux de motorisation



Congestion du réseau routier



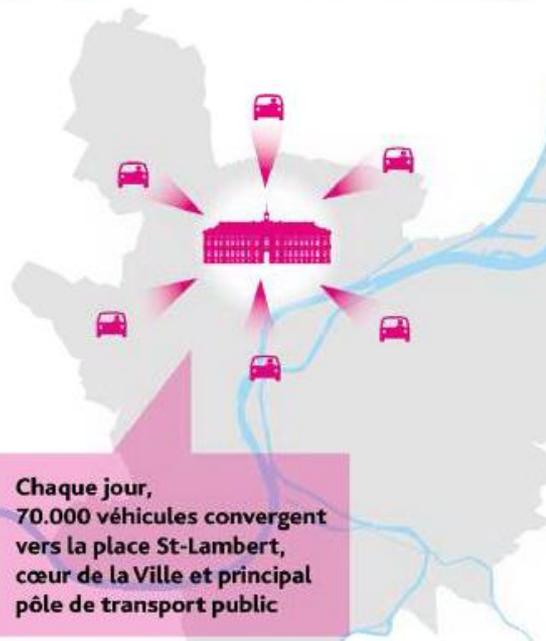
Omniprésence de la voiture

Ring nord
120.000/j

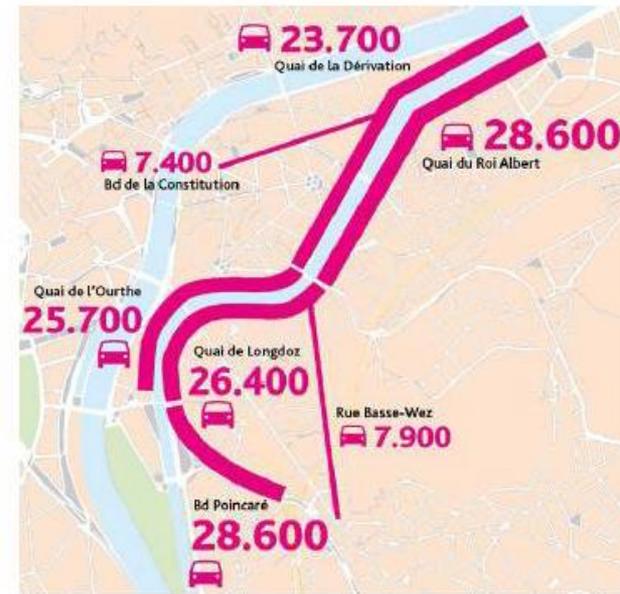


Liège, première ville wallonne à apparaître sur les radars "TomTom" des villes saturées

70.000/j



Chaque jour, 70.000 véhicules convergent vers la place St-Lambert, cœur de la Ville et principal pôle de transport public

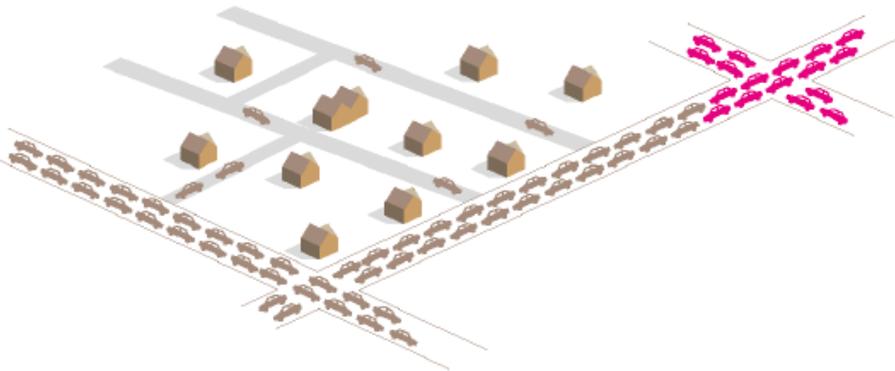


Conséquences prévisibles

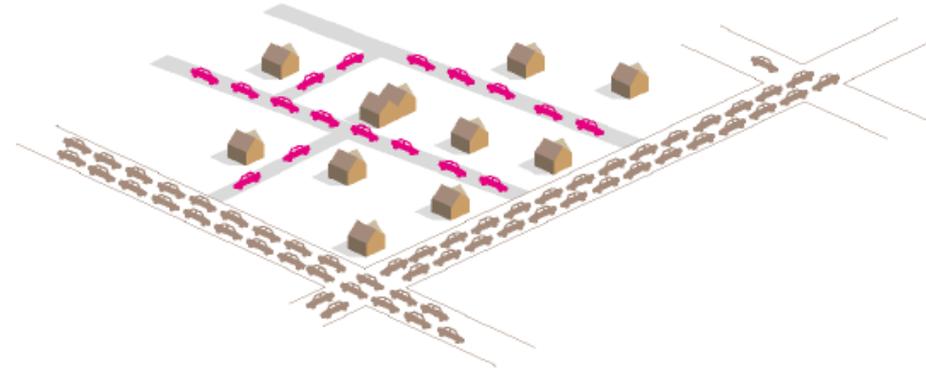
Taux de croissance annuel de **2%**
Pour 50 voitures en 2015, il y en aura **67 en 2030**

Deux scénarios :

Axe principal



**Percolation
dans les quartiers**



Enjeu des livraisons

Livraisons

Trafic généré

10%

Approvisionnement direct de filiales



10%

Livraisons optimisées

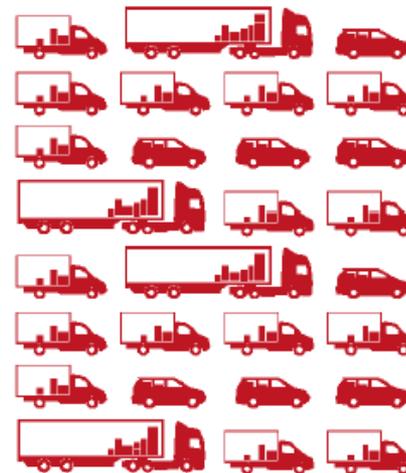
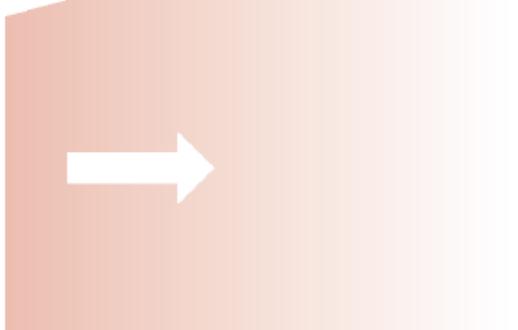
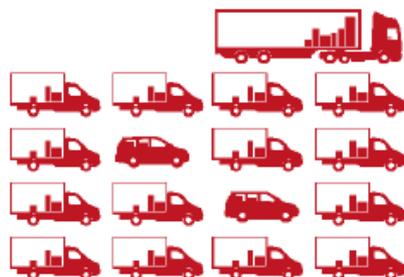
45%



10%

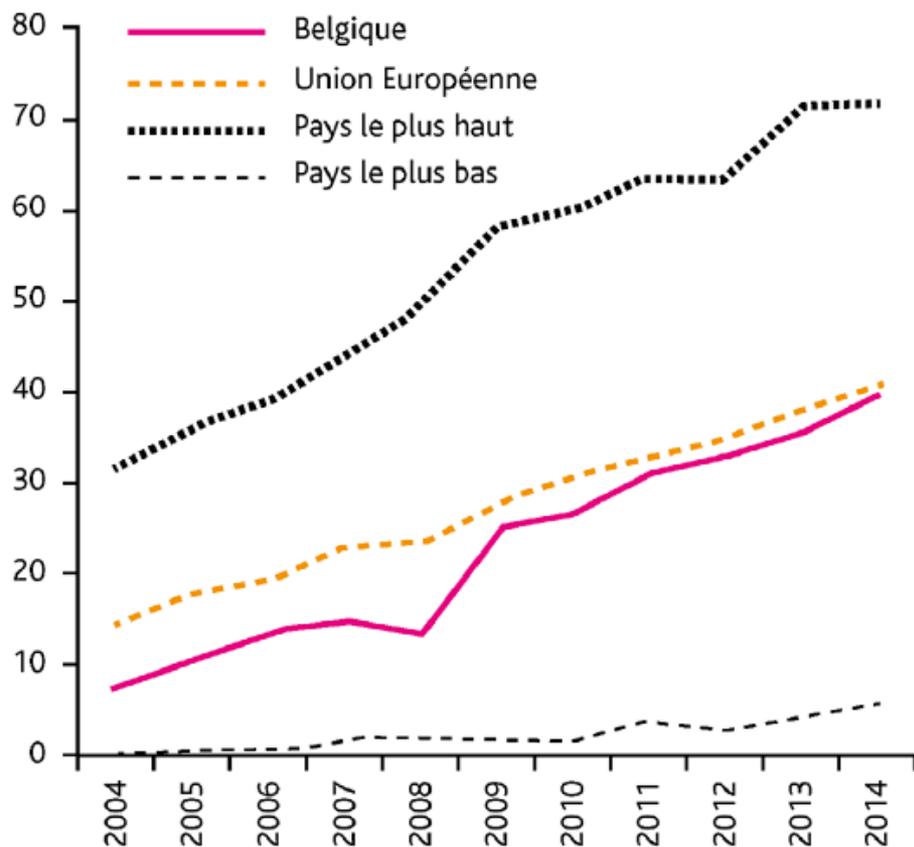
Livraisons peu optimisées

45%



80%

Nouvelles pratiques : e-commerce

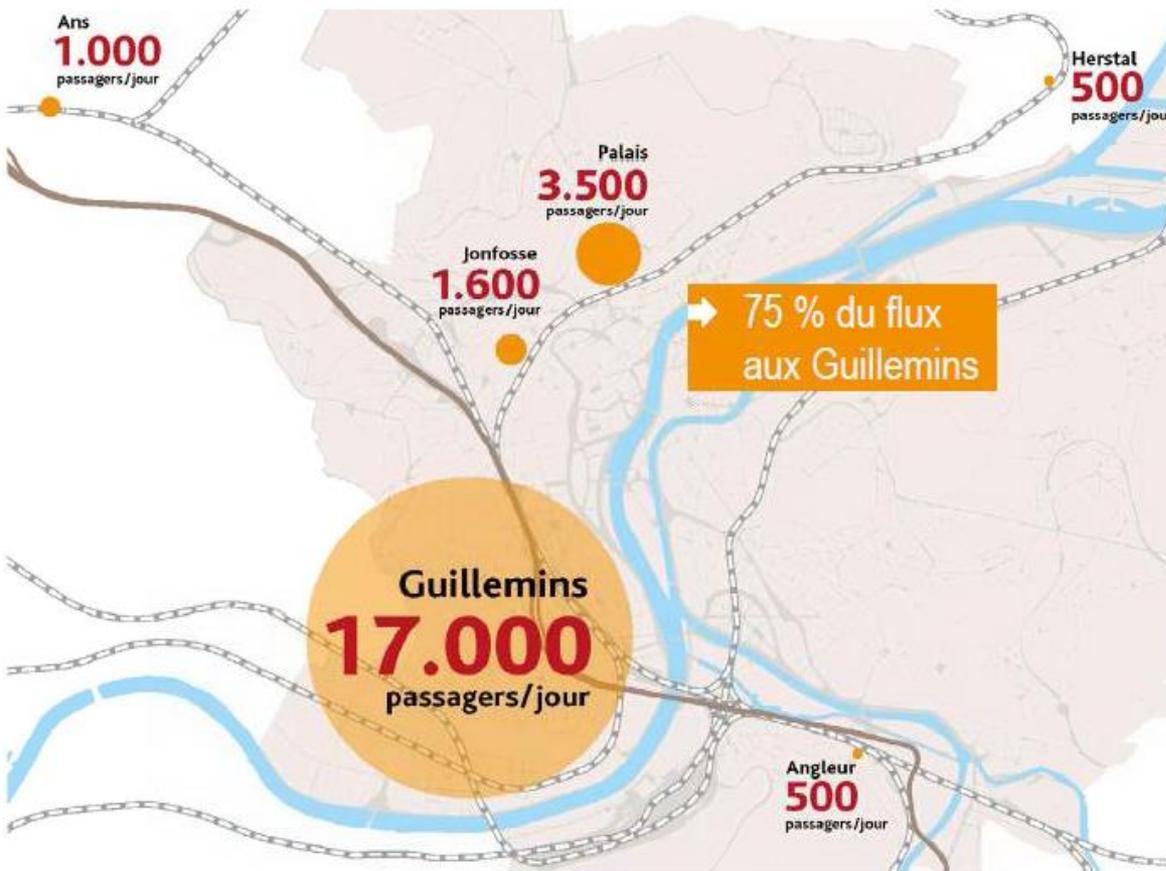


En 2020 ?

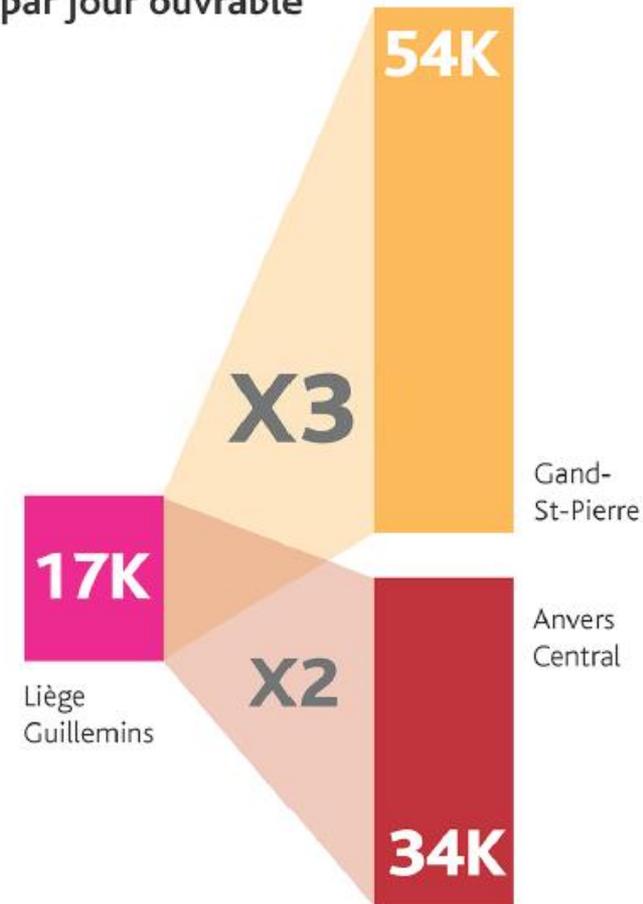


Plus de magasins en ligne
que de points de vente physiques ?

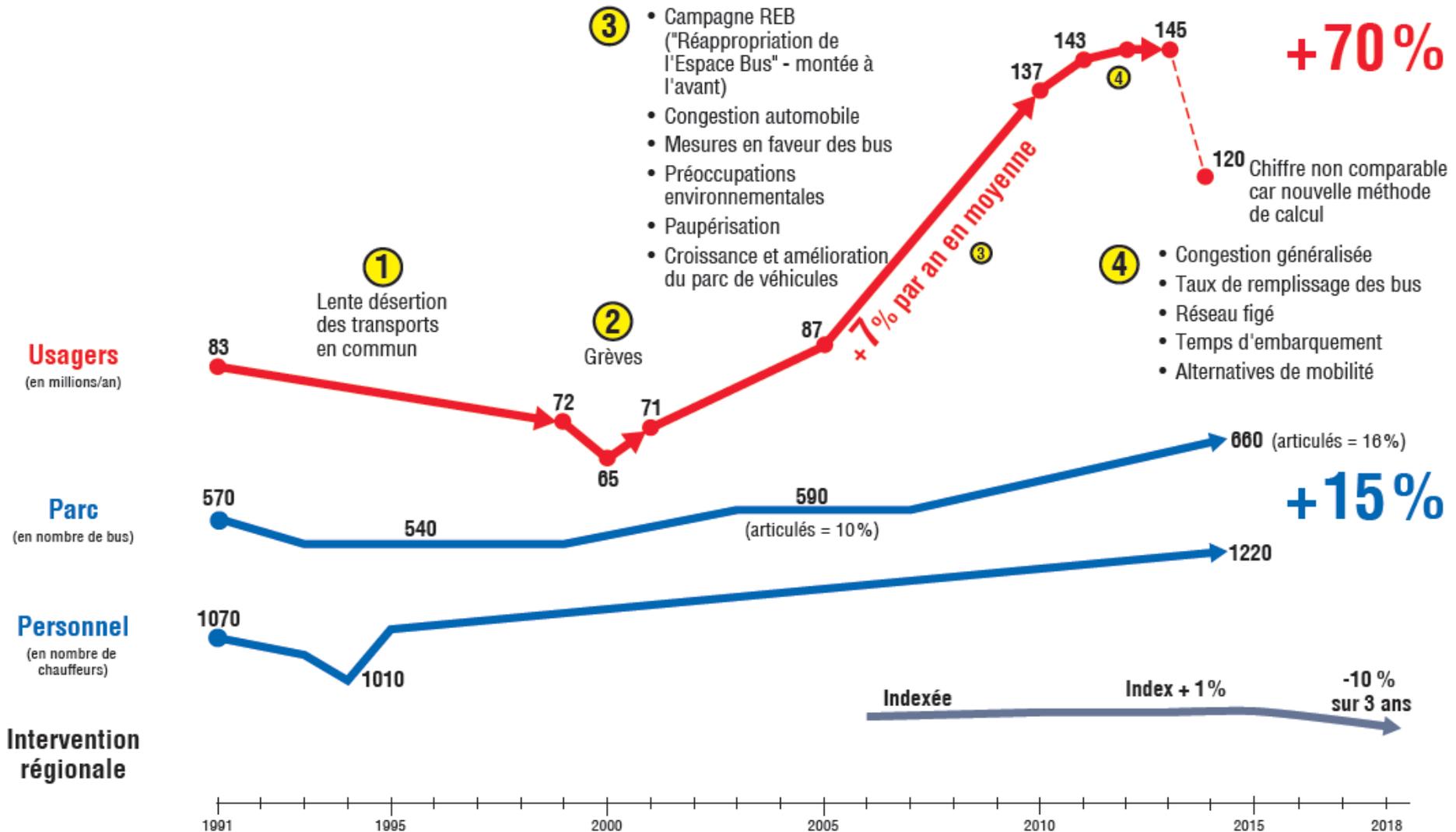
Sous utilisation du ferroviaire



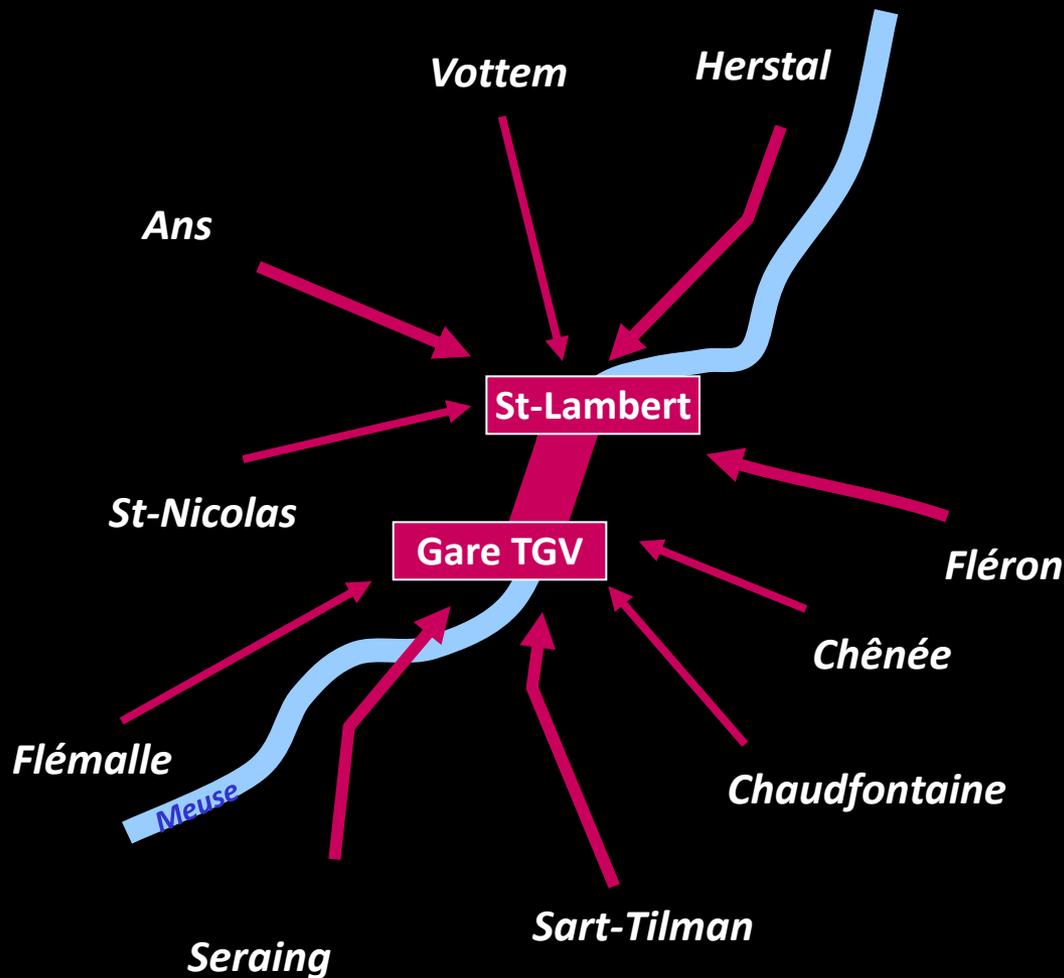
Train
Voyageurs montés
par jour ouvrable



Sous investissement du transport public



Réseau de bus saturé



Un réseau « en étoile » avec plus de 70 lignes de bus.

Plus de 2.000 bus par jour (20 lignes) entre les Guillemins et St-Lambert.

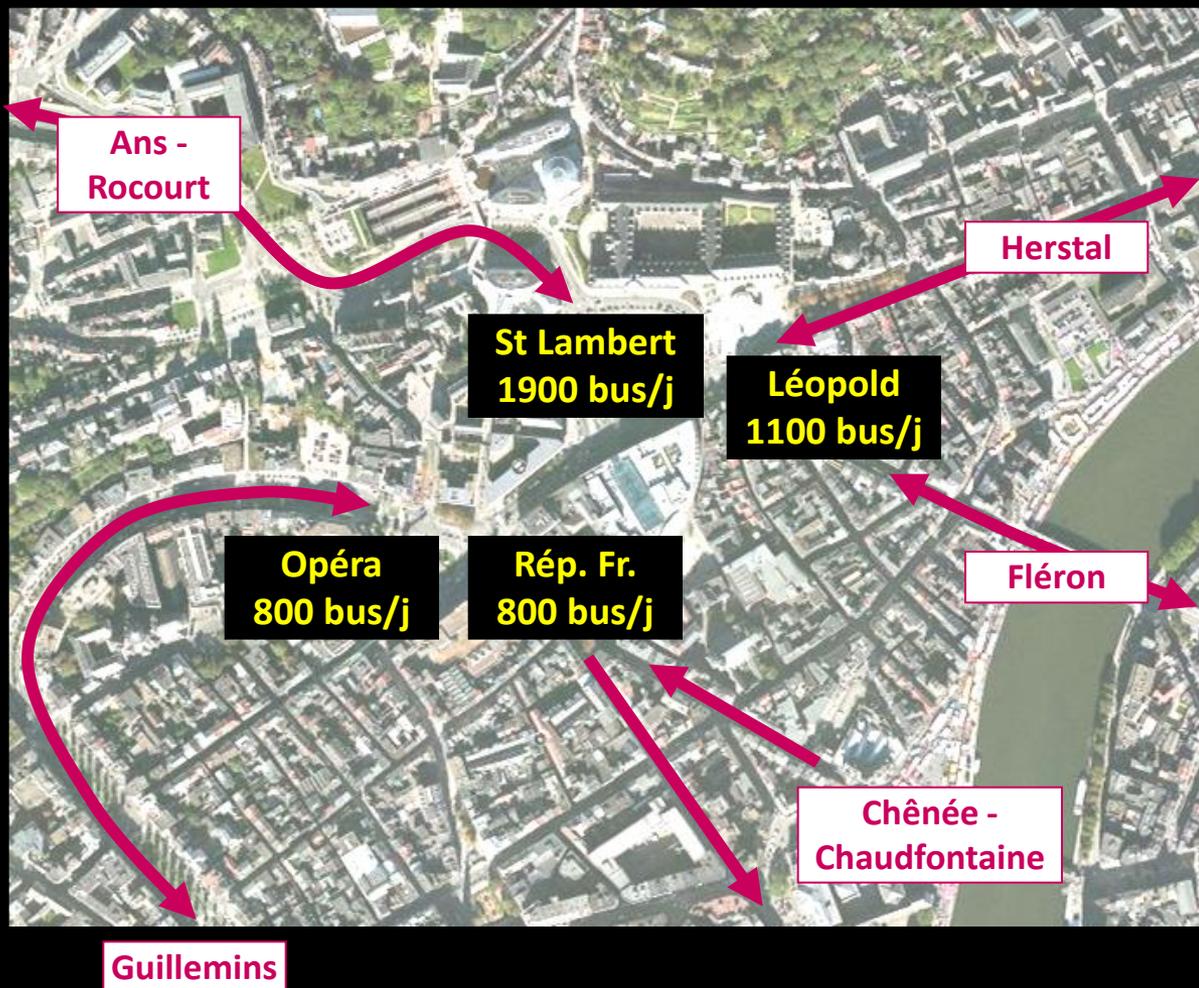
Pas de possibilités d'augmenter l'offre actuelle en misant uniquement sur le bus.

Réseau de bus saturé



De 10 à 14 km/h
aux heures de pointe
sur un site propre intégral

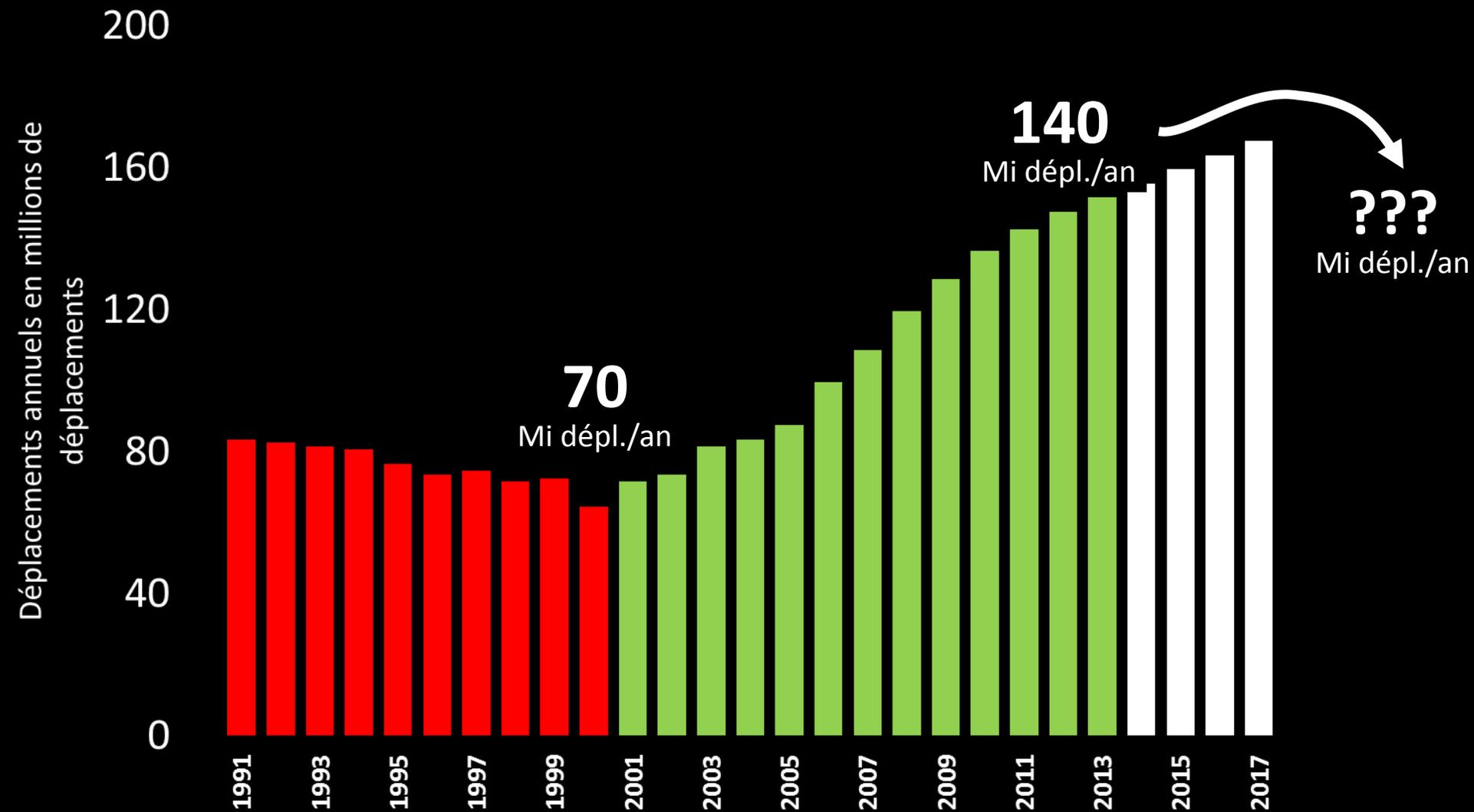
Gares de bus asphyxiées



4000 bus par jour dans gares de bus du centre-ville.

En plein cœur historique de Liège, il est **impossible d'étendre** les espaces réservés aux gares de bus.

Evolution des déplacements TEC



Alternatives peu développées

Inscrits
 Taxistop



3.000

1.600

800

Liège

Gand

Charleroi



Parking covoiturage

Dans un rayon de 20 km



Liège



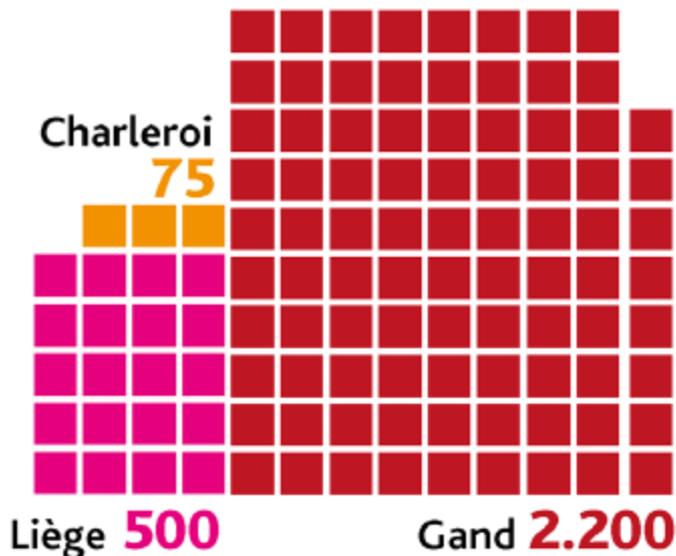
Gand



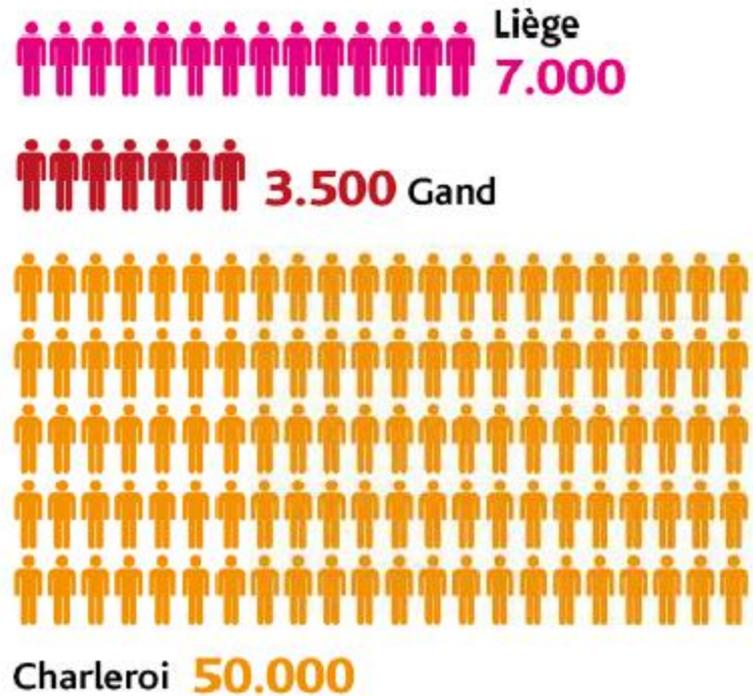
Charleroi

Alternatives peu développées

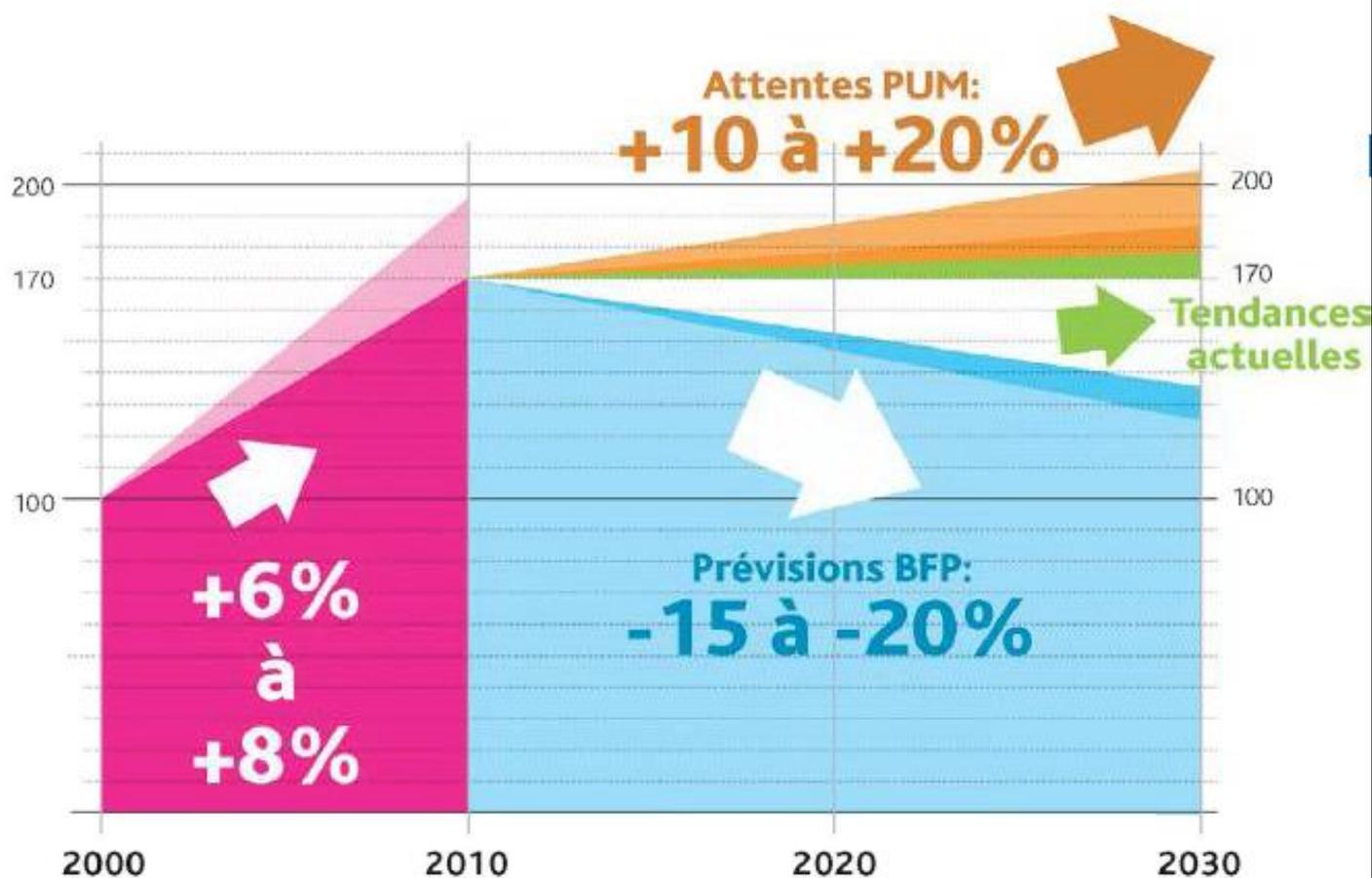
Inscrits *cambio*



Une voiture pour combien d'habitants



Quelles perspectives ?



Pourquoi les mots

‘mobilité’ et ‘problème’

sont-ils si souvent associés ?

1. Quels **outils** de mobilité ?
2. Quelle **efficience** territoriale ?
3. Quels rôles des **acteurs** ?

Plan Urbain de Mobilité

« Outil prospectif de planification destiné à organiser l'accessibilité aux lieux de vie et d'activité au sein d'une agglomération, tant pour les personnes que pour les marchandises, et ce dans une **perspective de développement durable** »

décret du Gouvernement wallon du 1er avril 2004

Plan Urbain de Mobilité

24 communes
600.000 hab.



- identifie les **potentiels** d'habitat et les zones d'enjeux économiques
- définit une **cohérence territoriale** globale, à l'horizon 2025
- construit une **image partagée**, ambitieuse et durable de l'agglomération liégeoise

Potentiels fonciers

Superficie totale : +/- 80.000 ha

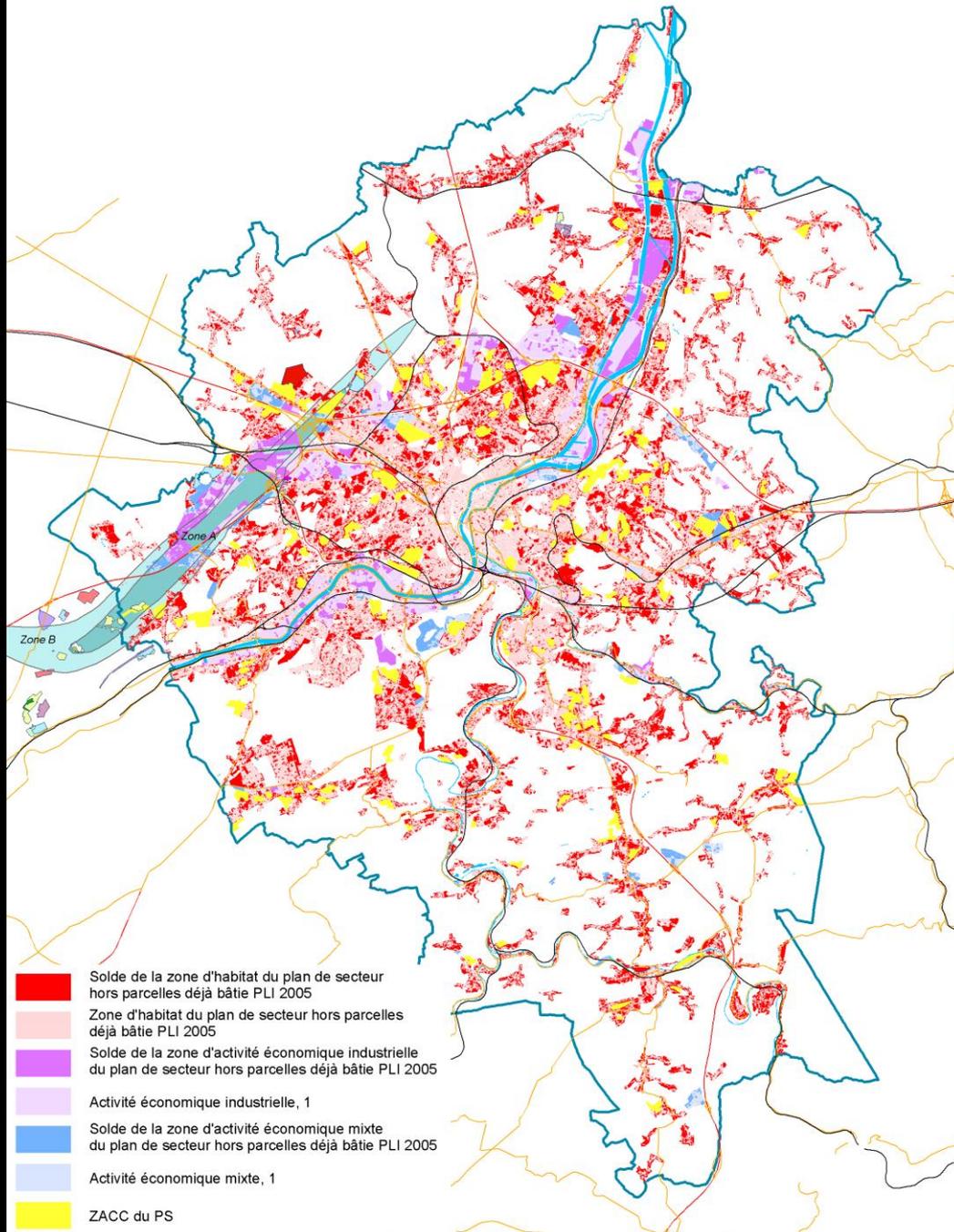
Zone d'habitat : +/- 18.700 ha

↳ **Bâti : 11.000 ha (59%)**

↳ ~~**Bâti : 7.700 ha (41%)**~~

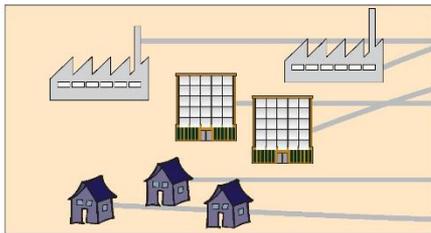
ZAE : +/- 1.700 ha disponibles

**ZACC : +/- 2.300 ha disponibles
dont 900 ha activés**



Mobilité / Aménagement territoire

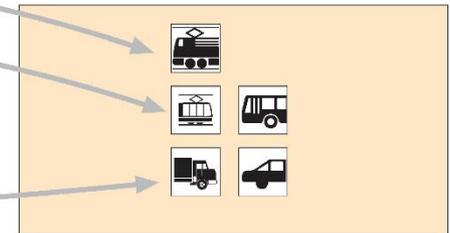
2.1 Analyse des projets structurants



2.2 Filtrage des projets = zones d'enjeux

- cohérence aménagement du territoire et urbanisme
- besoins socio-économiques
- enjeux de localisation

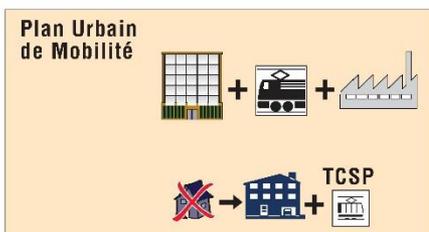
2.3 Pré-évaluation de la demande de déplacements



Aménagement du territoire

Mobilité

4 Phase 4 - concept multimodal d'organisation des déplacements



Phase 3 - définition des objectifs opérationnels

3.2 Analyse offre-demande

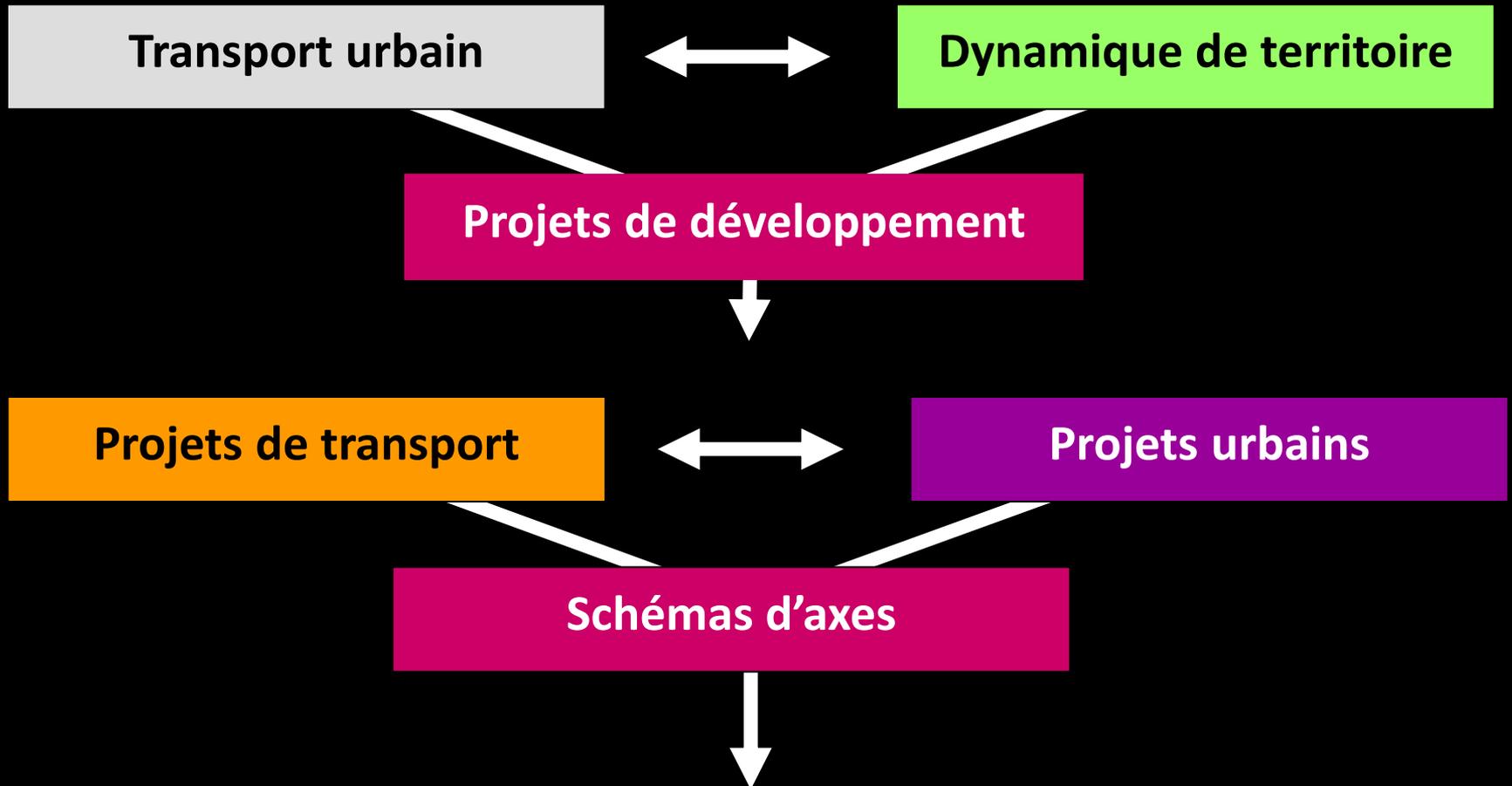
- satisfaction des objectifs et de la demande future
- zones où l'offre doit être renforcée / complétée
- secteurs problématiques (quartiers à protéger, accès insuffisants, ...)
- quel(s) mode(s) de transport pour quelle zone ?

3.1 Confrontation aux réseaux existants et projetés

TCSP/tram ?

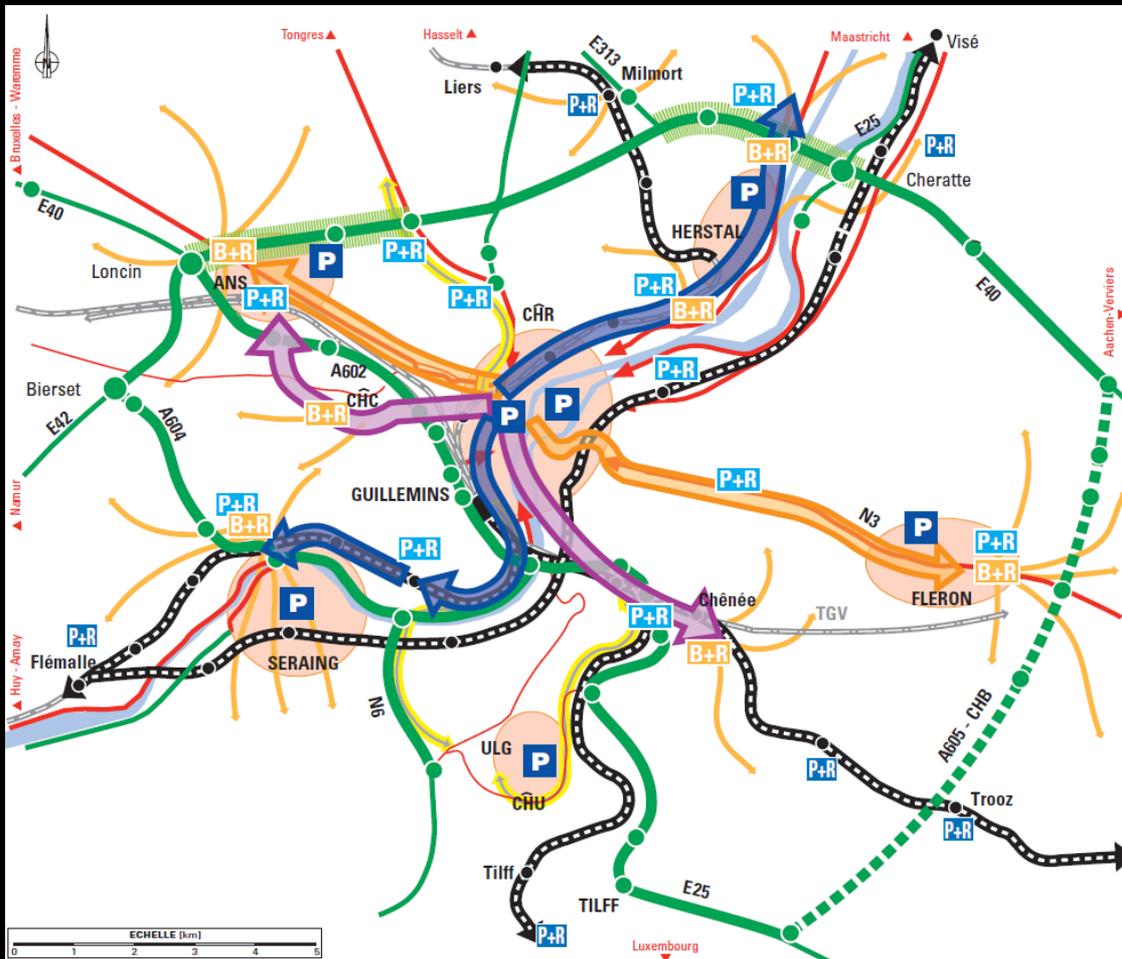
P+R ?

Mise en mouvement des acteurs



**Structurer la mobilité par différents niveaux de service
REL – Tramway – Rapidobus - Bus**

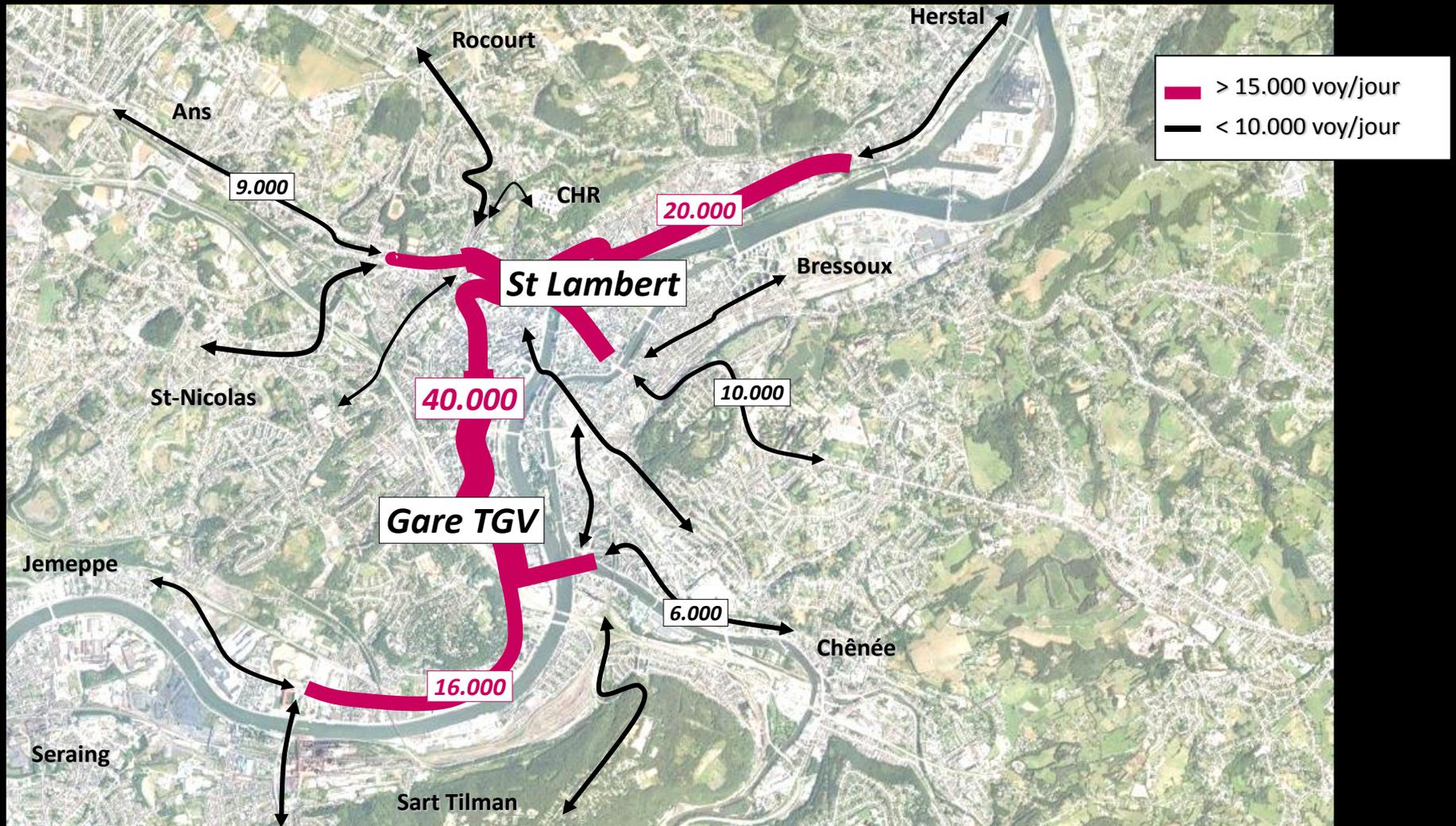
Un modèle de mobilité à mettre en œuvre... par tous les acteurs



Région wallonne
Province
Villes et communes
SNCB
SRWT
TEC
...

Enjeu vital pour la
Métropole liégeoise

Localisation des déplacements TEC



Choix d'un mode approprié

Capacité maximale des matériels (4 pers./m² - fréq. 3 min.) (source: Certu)

