

Comité de quartier De Bonnelles

Présidente : N. Temmerman
Trésorier : A. Legrand
Secrétaire : C. Galante

Compte-rendu de la présentation du Plan de mobilité pour Bonnelles - réunion du 22 juin 2010 par l'Administration communale de Seraing

http://www.seraing.be/IMG/pdf/PLM_Bonnelles_76_pg.pdf

Accueil par Monsieur le Bourgmestre Alain Mathot, le Service des Travaux et le bureau d'études Pissart.

Exposé du plan par le Bureau d'Etudes Pissart.

1. Diagnostic

1.2 Volet trafic

Circulation automobile : tableau des charges de trafic :

- 9000 véhicules rue de Fraigneux, ce n'est pas une charge adaptée à une route communale (normalement de 4 à 5000 véhicules).
- La route N663 (rue de Tilff – Fossoul – Cdt Charlier) parallèle à la N63 : 10.000 véhicules/jour. Etonnant : cette voirie est relativement chargée alors que son tracé est approximativement parallèle à la N63.
- Trafic de transit important : 2000 à 4-5000 véhicules/jour. Pour aller à l'Athénée, on ne passe pas par la N63, mais par Bonnelles.
- Les aménagements rue Damry y ont réduit le trafic.
- Problèmes de congestion à certains carrefours aux heures de pointe +les tourne-à-gauche.

1.3 Volet stationnement

- Dans l'ensemble, l'offre en stationnement est satisfaisante par rapport à la demande.
- Insuffisance des places réservées aux « Personnes à Mobilité Réduite » par rapport aux normes recommandées
- En raison de la multitude des places de parking sur le devant de la maison, il n'y a pas de problème de stationnement la nuit.

1.4 Volet transports en commun

- L'aire d'attractivité d'un arrêt de bus est de 300 m, or il y a des zones non desservies.
- Pas de terminus, pas de correspondances entre les bus => attractivité de l'auto.

1.5 Volet mode doux

- Réseau ravel : TB - Mais peu de pistes cyclables
- Largeur des trottoirs insuffisante pour les piétons, surtout le long de la N663 (Rues Tilff – Fossoul) ou mal aménagés (nouveaux lotissements).

1.6 Mobilité scolaire

- De trop nombreux parents conduisent leurs enfants à l'école en voiture, alors qu'ils habitent à moins d'un kilomètre.

2. Objectifs

- Problématique du plan de mobilité :

Résoudre les problèmes actuels et anticiper sur l'augmentation du nombre d'habitants (projection : La population pourrait être plus que doublée.).

En effet, il reste sur Bonnelles des réserves foncières urbanisables à long terme : 2 ZAAC + 8 « poches ». Si tout est urbanisé, la population pourrait passer à 2400 logements supplémentaires (3 à 6000 personnes de plus).

- Maîtrise de cette problématique :

Urbanisme : gestion par l'Administration des permis d'urbanismes : pour les 2 Zaac, c'est aisé car il y a des formalités urbanistiques et environnementales préalables ; pour ce qui est des poches privées, il conviendra d'interdire les immeubles à 4 ou 5 étages.

Voiries : aménagement du réseau actuel ou nouvelles voiries.

Transit : à dévier du noyau villageois

3. Elaboration des variantes

Option n°0 : noyau villageois perméable

A) Fortes mesures de modération sur la collectrice : diminution du trafic de 5% max.

B) Paire de sens uniques : trafic reporté sur la rue Solvay. Les 2 rues auront 50% des nuisances chacune. A terme, avec l'urbanisation, le gain va être mangé.

=>NON

Mesure de réduction du transit dans le noyau villageois :

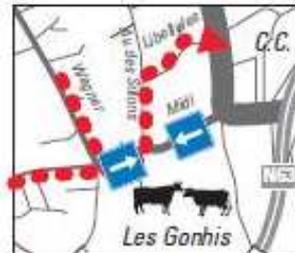
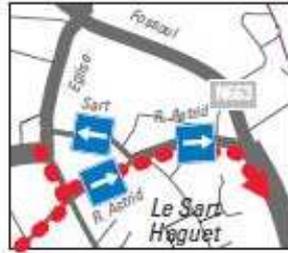
La majeure partie du trafic de transit emprunte l'axe Fraigneux - Reine Astrid.

Vu la configuration en Y des voiries, la mise en place de sens unique "en tête bêche" ne solutionne qu'à moitié le problème de transit. Seule une coupure au niveau du carrefour rue Reine Astrid/rue du Sart est réellement efficace.

La rue du Midi est un deuxième axe, non négligeable, de transit, principalement en sortie de la zone commerciale vers Seraing. Une coupure de la rue au niveau du carrefour avec la rue des Libellules est la mesure la plus efficace (mais doit être concertée avec l'exploitation agricole). Elle permet de garder une certaine perméabilité pour les riverains.



Les coupures envisagées dans le quartier contribueront à rendre le transit beaucoup plus laborieux, → changement des habitudes : le contournement de la zone via un réseau régional deviendrait plus attrayant.



Option n°1 : noyau villageois semi-perméable : maintien d'une voirie collectrice Est-Ouest via la rue de l'Eglise

Créer un noyau avec accès par la rue de l'Eglise.

=> **OPTION ENVISAGEABLE**

Option n°2 : noyau villageois imperméable : coupure de la rue de l'Eglise et une accessibilité par poches

Rue piétonne au cœur du village.

=> **OPTION PROPOSÉE**

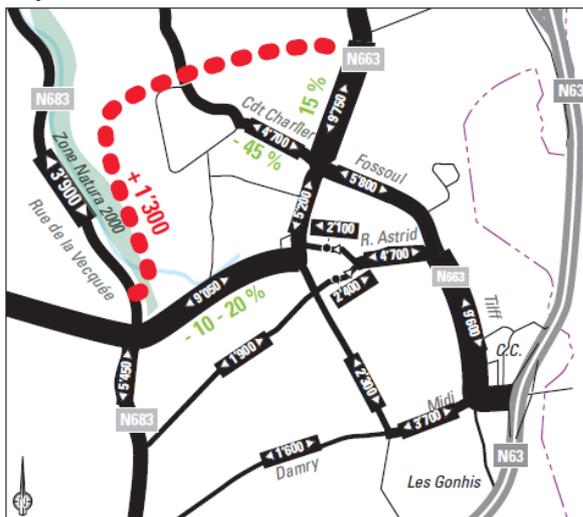
Option n°2+ : couronne résidentielle fragmentée

Logique de quartiers fermés sur eux-mêmes.

=> **OPTION NON RETENUE À COURT TERME**

Construction d'une nouvelle collectrice au Nord

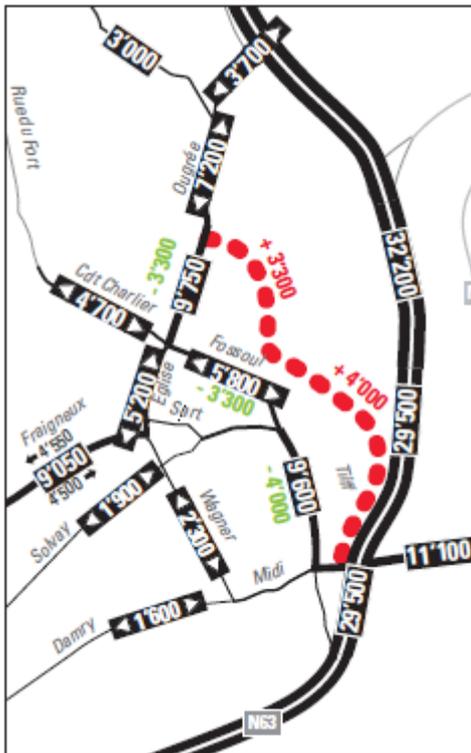
Raccordement sur la route de Hamoir, idéalement à conjuguer avec la coupure du noyau de Boncelles.



Construction d'une nouvelle collectrice au Centre et à l'Est/Ouest

Deux grandes familles de variantes :

- Connexion directe à la N63 (Ouest) : **NON RETENUE**
- Dédoublement de la N663 (Est) : **VARIANTE RETENUE**



Compatible avec 1, 2 et 2+.

4. Conclusions des propositions

2 rond-points sur la N63

1 rond-point rue du Midi

1 rond-point rue d'Ougrée/ rue de la Rose

Quid nouvelles voiries ?

Rue de Tilff : pôle TEC avec feu de signalisation

1 rond-point à la sortie du centre commercial Carrefour de Boncelles

Gestion du stationnement : limiter à 15 min par l'utilisation des disques, devant les commerces.

Tec : à rationaliser

94 : Lg vers Condroz – pourquoi passer par la rue Wagner ?

30/32 – 40 !

58 : prolonger vers le centre (terminus av. des Sillons)

25/90/94 : à revoir par la réalisation d'un nouveau pôle d'échange

TEC/SRW7 : nouveau pôle d'échange : pôle de regroupement de tous les bus

- près de la zone commerciale, c'est + adapté, avec des conditions optimales,

- ça augmentera la fréquence des bus (lesquels viendraient sur ce pôle même si ce n'est pas un point de chute).

Modes doux : pied/vélo

Valoriser le ravel + stationnement vélo

Multiplier les liaisons Bonnelles/Sart Tilman – Bonnelles/Neupré

Problème des trottoirs + PMR (personnes à Mobilité Réduite)

Constat : 30% de landeaux et personnes âgées

Largeur de trottoirs insuffisante

Discontinus rue de Tilff, Fossoul

Un trottoir, au moins d'un côté, avenue des Sillons

Place de l'Eglise : stationnement sur les trottoirs

Système de zones résidentielles (30km/h) à demander par quartier

5. Questions/Réponses

Rue du Tige blanc : report de trafic → laissée ouverte et rue du Presbytère à mettre en cul de sac.

Vu la fermeture du centre du village, il aura réduction du passage rue Reine Astrid.

Rue de Fraigneux : changement des habitudes surtout pour le trafic de transit.

Zaac : si et seulement si pas d'influence négative sur la circulation.

Réactualisation du plan de mobilité à réaliser tous les 15 ans.

Coût de l'étude : 70.000€ (70% subsidiée par la Région Wallonne).

SPW (anciennement MET) : pas d'objection pour les ronds points (3 sur la N663) – Pôle TEC (négociation selon politique).

M. Mathot : Mise en œuvre du Plan de Mobilité :

- couper Bonnelles indépendamment des rond-points
 - voirie à dédoubler rue Robiet mais avec 2 rond-points
 - Zone 30 : ne dissuade pas forcément le passage, de plus il y a des exigences pour les bus.
 - Rue Gonhy/Tilff : en double sens avec aménagement ou bypass.
 - Rue fossoul : de 7 m à rétrécir avec des trottoirs, jusqu'à 3 m
 - Multimodal : liaisons Sillons/Wagner et politique des culs de sac
-