

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE AU PUM ET À SON RIE

Restitution au District de Liège – 26.01.2019

Plan Urbain de Mobilité de Liège Liège



Sommaire

1. Introduction
2. Résumé du PUM
3. Synthèse de l'enquête publique



1. Introduction



Le PUM, pourquoi ?

Développer une stratégie de la mobilité à une échelle du territoire appropriée, celle de l'agglomération, tel est L'ENJEU du Plan urbain de mobilité – PUM, avec l'ambition :

- de faciliter nos déplacements au quotidien (lien social, dynamique économique, enseignement, loisirs, ...) ;
- de préserver notre cadre de vie (qualité des espaces publics, sécurité routière, ...) ;
- d'améliorer la qualité de l'air.

... en lien étroit avec les options de développement territorial, établies et validées par le SDALg.

Les PUM sont organisés par le décret du 1^{er} avril 2004, qui prévoit, dans le processus d'approbation, une enquête publique, puis un avis de toutes les communes, enfin l'approbation définitive par le GW.

Imbrication territoriale des études de mobilité 1 / 3

Région wallonne - SRM



- Vision FAST et Stratégie régionale de Mobilité ;
- MaaS – « Mobility as a Service »
- Offre de mobilité par rail
- Plans « Infrastructures » et « Investissements » 2016 – 2019 et 2019 – 2024
- Mise en œuvre de l'Opérateur de Transport Wallon (OTW)
- Mise en œuvre de l'Autorité Organisatrice de Transport (AOT) et des Bassins de mobilité
- Parkings et lignes de covoiturage
- Bus express TEC
- 100 Mobipôles et Mobipoints en Wallonie ;
- **Une Centrale de mobilité régionale et 15 locales, dont l'arrondissement de Liège.**

Imbrication territoriale des études de mobilité 2/3

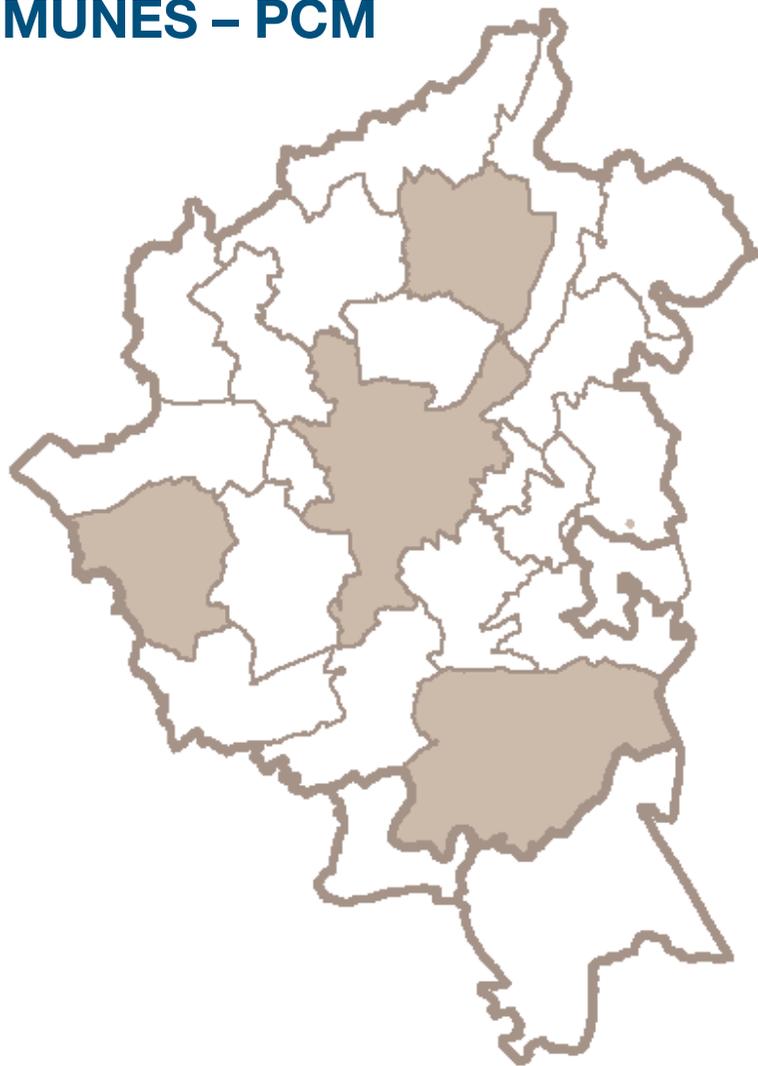
ARRONDISSEMENT – PUM



- 15 corridors vélos
- Le tramway
- 5 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et 10 lignes de « Chronobus »
- 6 lignes ferroviaire d'agglomération «S»
- 24 pôles d'échange multimodaux et 20 à 22 parkings-relais P+R
- Système «ITS» de Transport Intelligent du réseau routier

Imbrication territoriale des études de mobilité 3/3

COMMUNES – PCM



- Politique de stationnement
- Plans locaux de mobilité active cyclo-pédestre
- Urbanisation / densification des abords de gare
- Adhésion à une centrale locale de mobilité

Calendrier de rencontre des Villes et Communes

LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	DIMANCHE
14.janv	15.janv	16.janv	17.janv	18/01/2019 Lg-M	19.janv	20.janv
21.janv Seraing	22.janv	23.janv	24.janv	25.janv	16/01/2019 Liège	27.janv
28/01/2019 Herstal	29/01/2019 Saive	30/01/2019 Ans	31.janv	01.févr	02.févr	03.févr
04.févr	05.févr	06.févr	07.févr	08.févr	09.févr	10.févr
11.févr	12.févr	13.févr	14.févr	15.févr	16.févr	17.févr
18.févr	19.févr	20.févr	21.févr			

2. Résumé du PUM



Contenus du PUM et du RIE

- Le SDALg approuvé fourni le “socle” du PUM en termes de développement territorial durable ;
- Les deux approches territoriales (SDALg) et mobilité (PUM) sont étroitement imbriquées ;
- Le PUM est un «plan et programme» au sens de la directive européenne 2001/42/CE, qui requière de l'accompagner d'un Rapport sur les Incidences Environnementales – RIE ;
- **Au sens de cette vocation de «plan et programme», le PUM se veut synthétique** (maximum 150 pages) ;
- **Le RIE traite des incidences et des aspects environnementaux du PUM ;**
- Il développe également des sujets connexes et fondamentaux pour la réussite du PUM, tels que la gouvernance, les indicateurs et le suivi de la mise en œuvre ou les enjeux financiers.

Contexte actuel – démographie

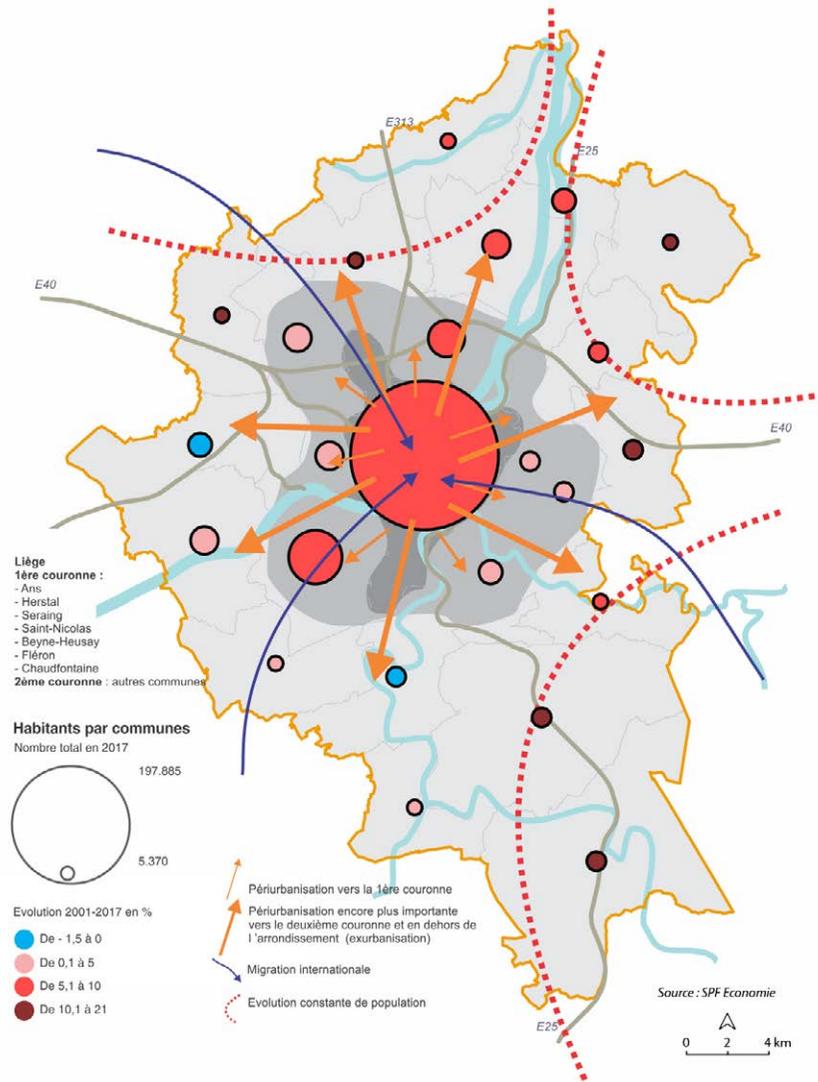
622.000 habitants

284.000 ménages

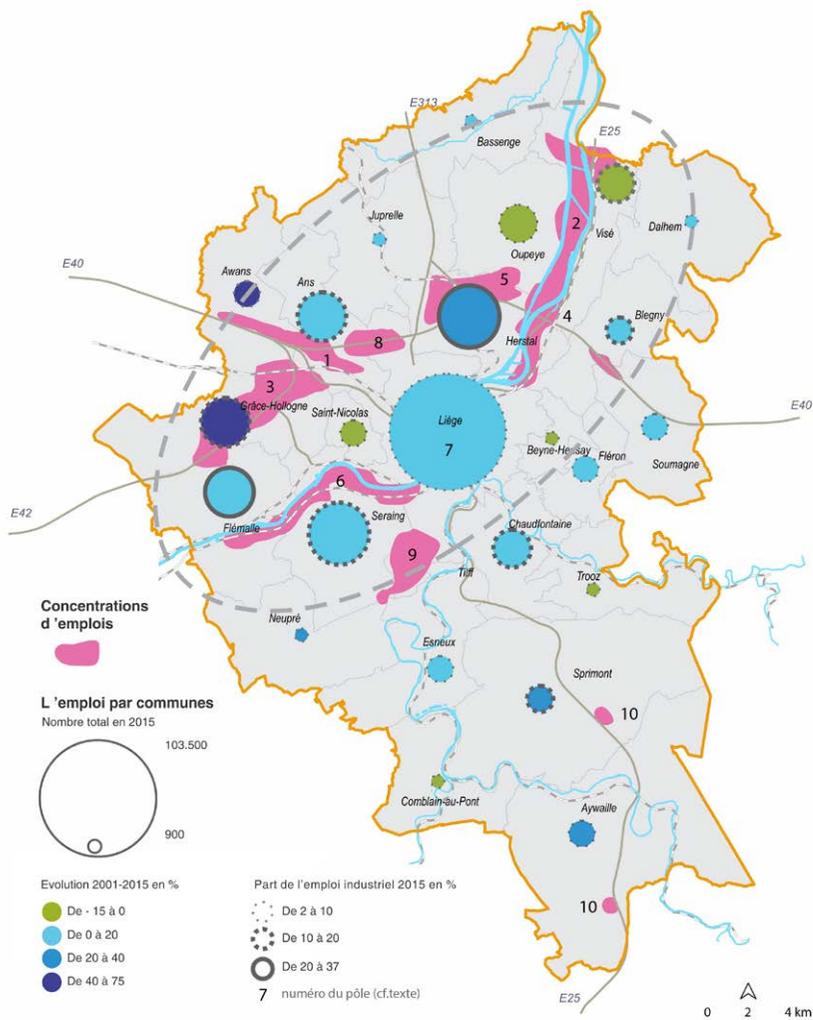
2,2 hab. par ménage

25 % de +60 ans

Dynamique contrastée entre Liège et sa périphérie



Contexte actuel – emploi



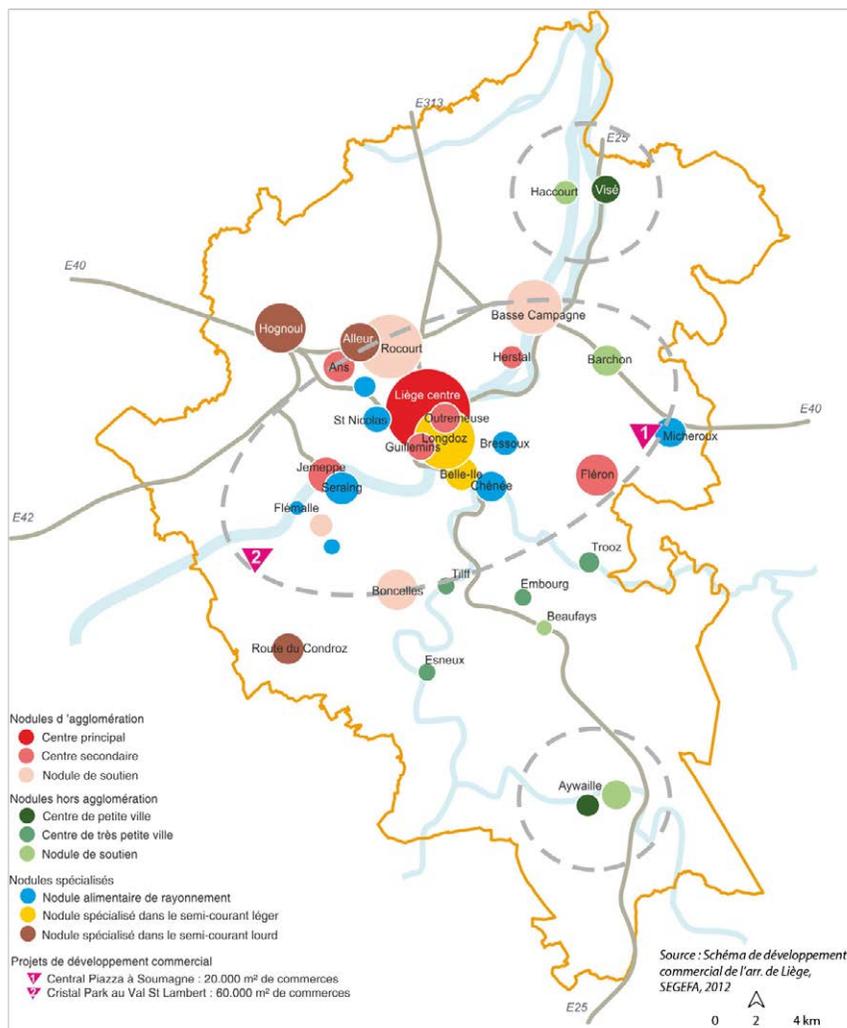
**225.000 emplois,
soit 19% de la Wallonie**

**45% de l'emploi sur
la ville de Liège**

**Une évolution forte en
seconde couronne**

**Un emploi concentré dans
la vallée et au nord**

Contexte actuel – commerce



1er pôle commercial de Wallonie.

250.000 clients / jour

Polarités commerciales denses et diversifiées

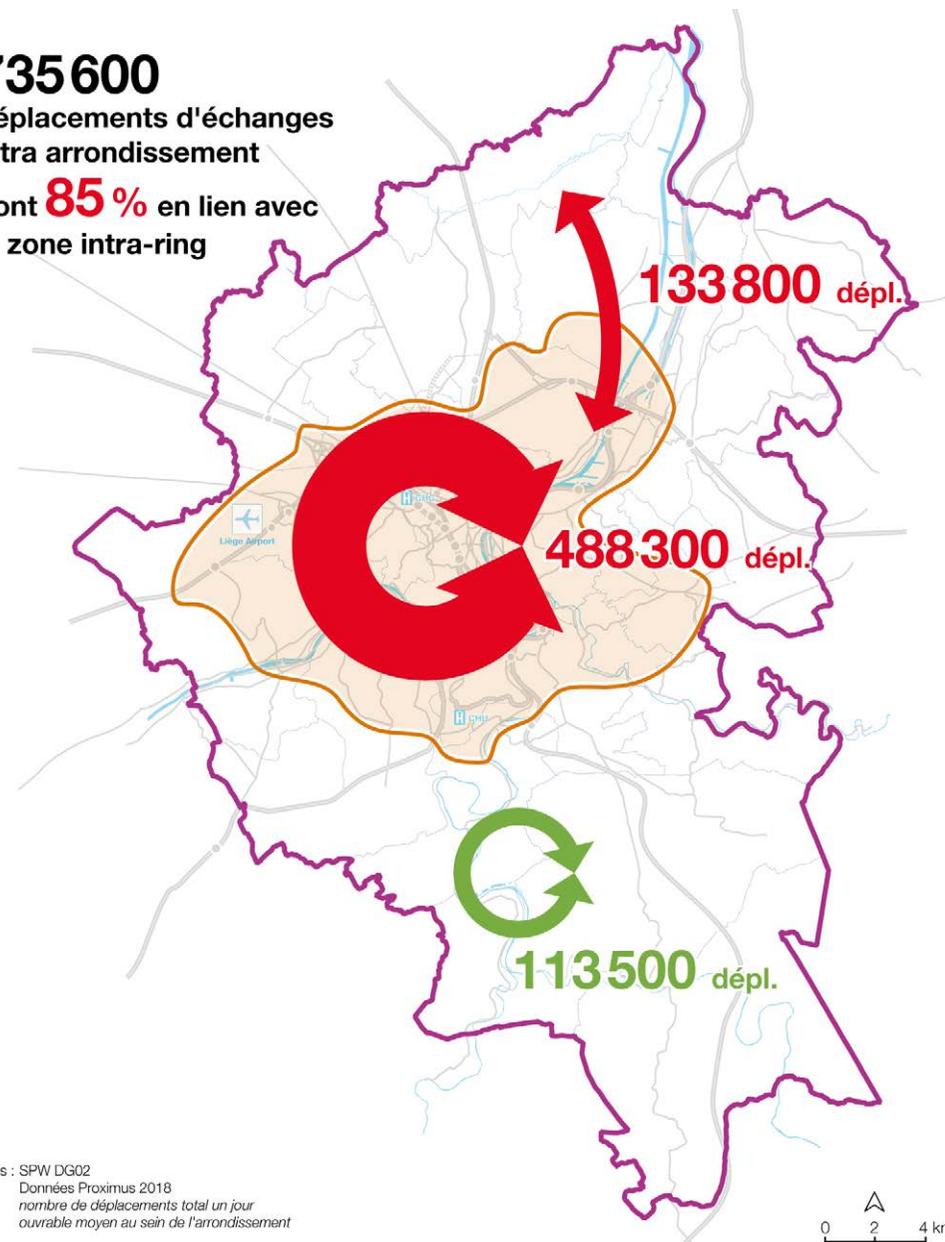
46% des nouvelles surfaces accordées en seconde couronne

Pertinence du PUM comme bassin de mobilité

Valorisation de données FMD Proximus

- Acquisées à l'échelle de la Province (par communes), avec un focus plus fin sur l'arrondissement (anciennes communes) ;
- 85 % des flux intra Province en relation avec l'arrondissement (le PUM) ;
- Dont 85 % convergent ou internes à la zone à haut niveau de services ;
- Données « Open Data » :
 - Valorisées par Stratec pour l'actualisation de l'étude socio-économique de CHB (en concertation avec le PUM) ;
 - Disponibles pour la SNCB (AnGeLiC), l'OTW (14 axes bus structurants), les communes (PCM), etc...

735 600
déplacements d'échanges
intra arrondissement
dont **85 %** en lien avec
la zone intra-ring



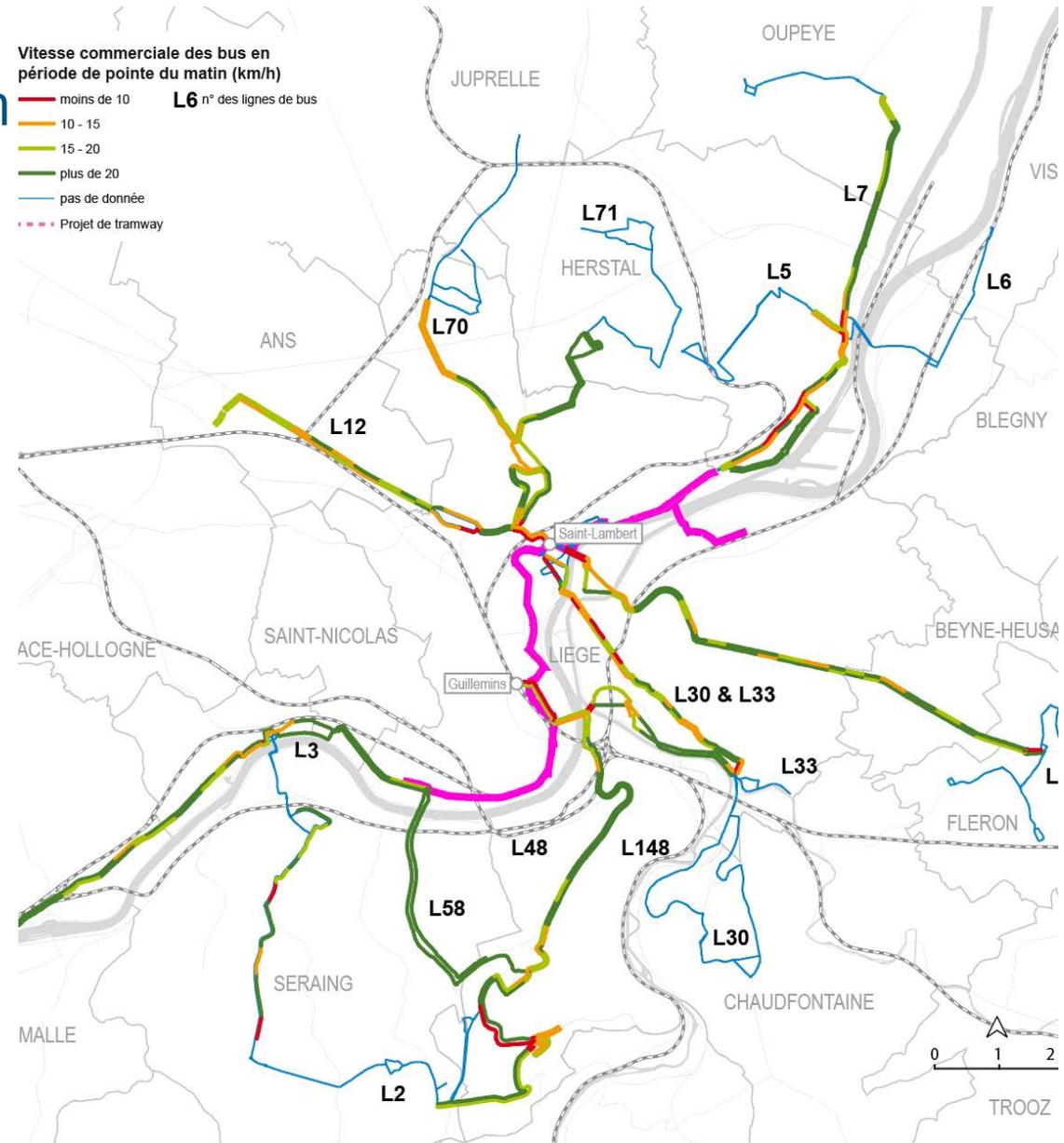
Sources : SPW DG02
Données Proximus 2018
nombre de déplacements total un jour
ouvrable moyen au sein de l'arrondissement

Un réseau bus dense, mais « englué » par la congestion

De très fortes irrégularités du réseau

Des temps de parcours de plus en plus longs et de moins en moins concurrentiels

Le tram apporte une solution structurante, mais seulement dans la vallée

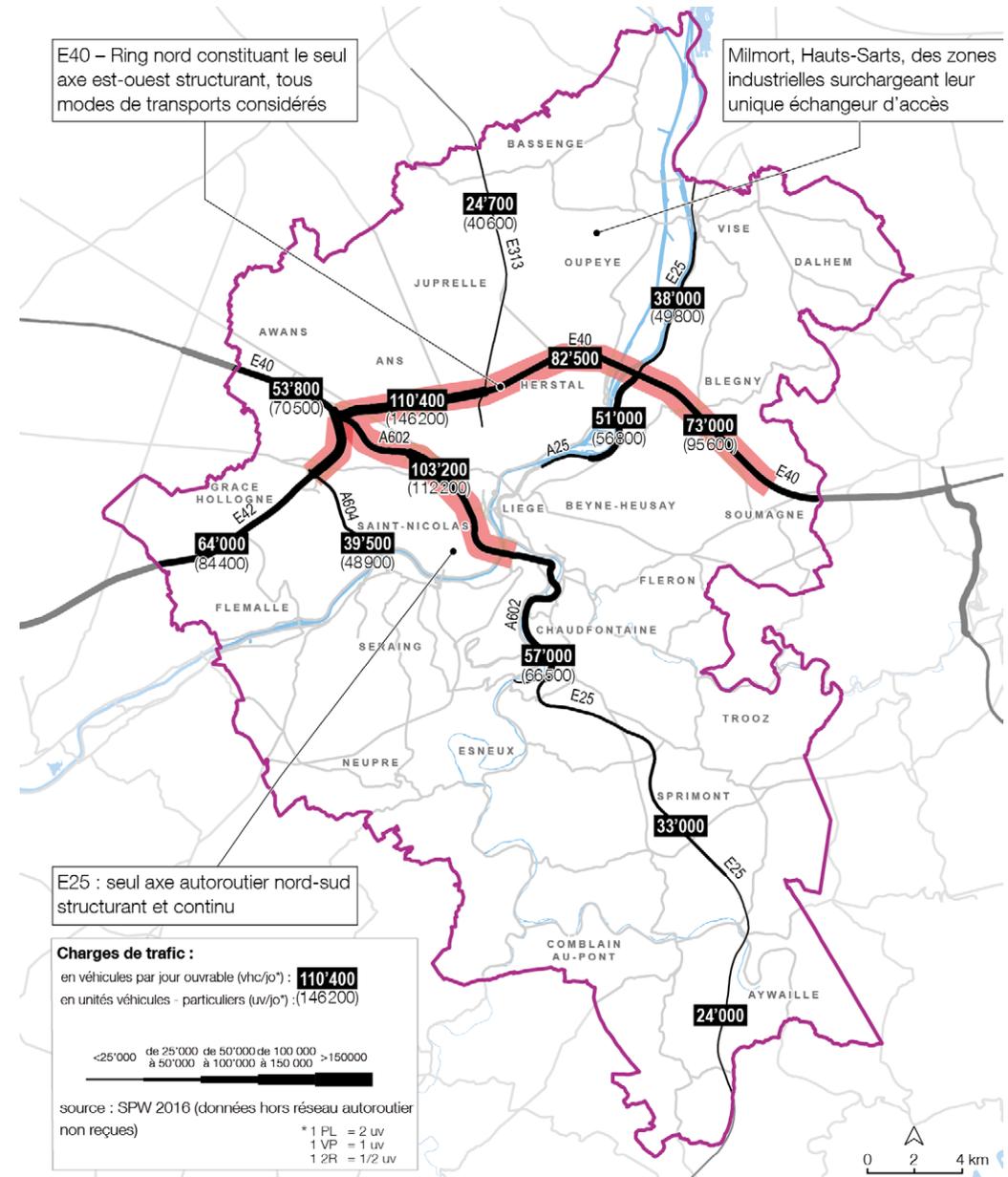


Un réseau (auto-)routier très chargé

E40 (est-ouest) et E25 (nord-sud), seuls axes structurants

15% de poids lourds sur le réseau structurant qui s'y raccorde

Insuffisance d'information dynamique, sauf tunnel de Cointe.

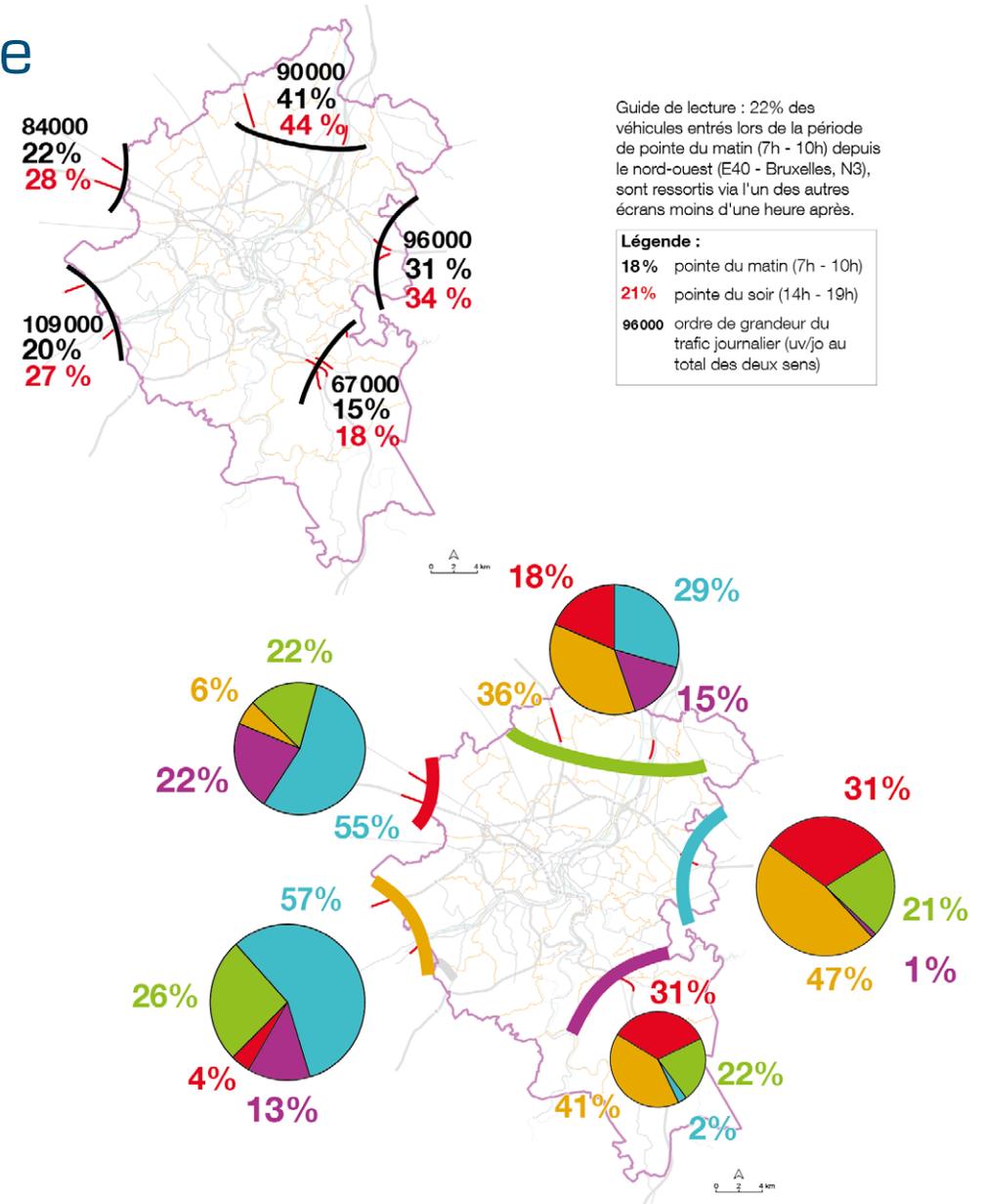


Un transit important à l'échelle de la zone urbaine dense

20% à 40% des flux entrants dans l'agglomération aux heures de pointe sont en transit entre deux autoroutes.

Sur le Ring Nord :

- 36% de transit ;
- 41% d'échanges ;
- 23% intra agglo

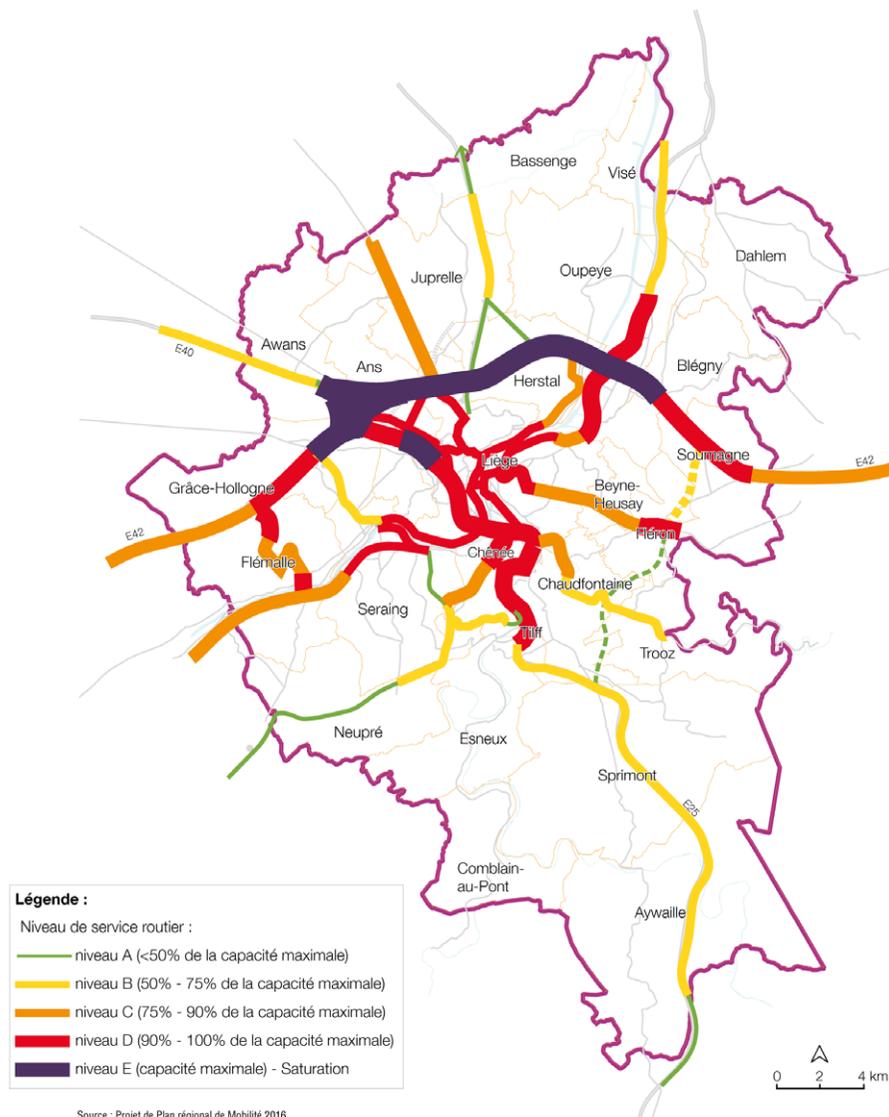


Sans réaction, des perspectives préoccupantes !

A l'horizon 2030, en tenant compte de perspectives de croissance de la mobilité «au fil de l'eau» :

- Le ring nord de Liège, seul axe est-ouest structurant, serait sursaturé ;
- Le tunnel de Cointe, seul axe routier nord-sud serait sursaturé ;
- Des débordements des axes routiers principaux sur les voiries locales, en traversées de quartiers, etc...

Un scénario tendanciel n'est pas une option durable, ni viable !



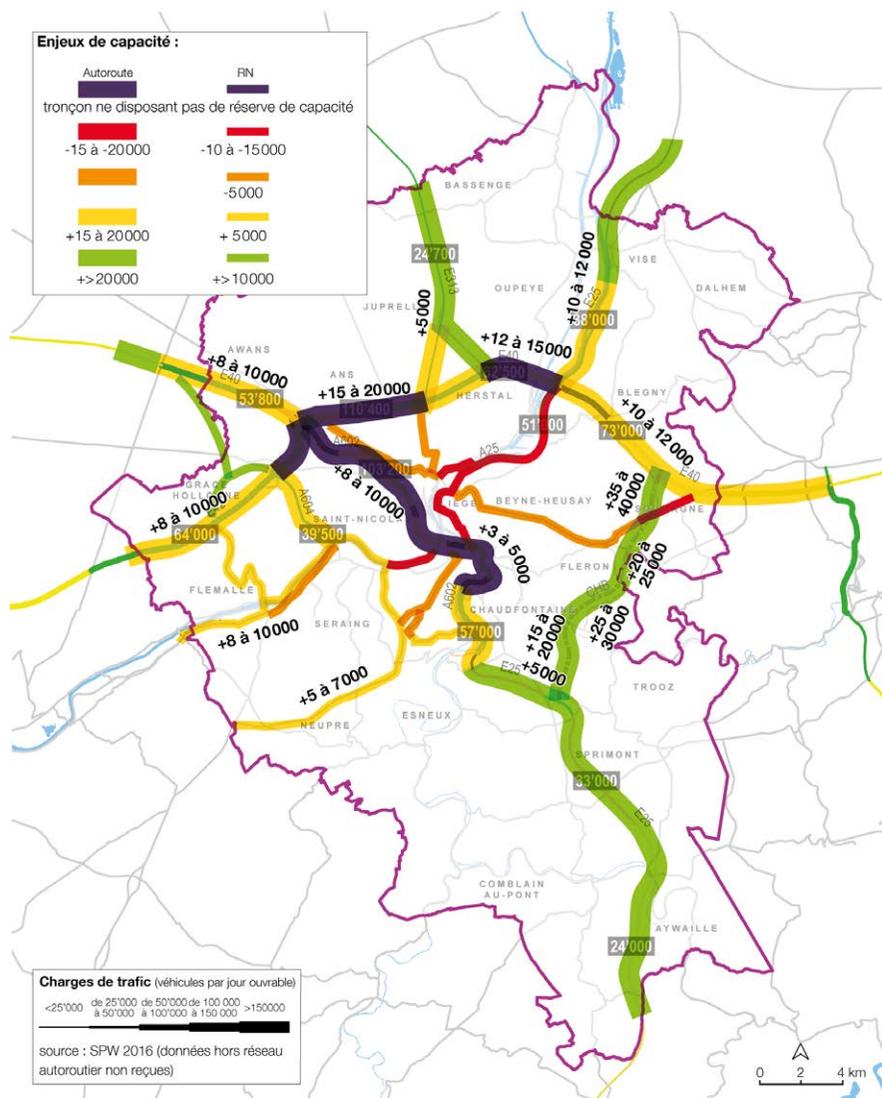
De nouveaux développements attendus pour 2030

Malgré une approche très volontariste en termes de développement territorial grâce au SDALg :

- + 15 à + 20.000 vhc / j sur le ring Nord ;
- + 10.000 vhc / j prévus sur la plupart des autres axes structurants.

Le développement d'alternatives fortes et concurrentielles à la voiture individuelle est indispensable, pour :

- Assurer des parts modales plus durables aux + 160 à + 170.000 flux supplémentaires induits par ces développements (+ 10 %) ;
- Mais aussi et surtout réduire la part de la voiture dans les 1.8 millions de déplacements quotidiens actuels (90 % des flux de 2030) !



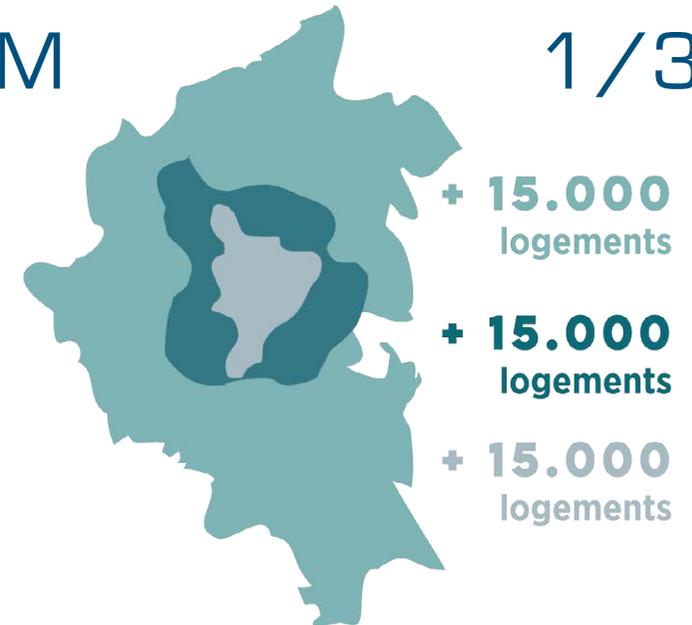
Les ambitions du SDALg et du PUM

1 / 3

AMBITION 1 : LIÈGE MÉTROPOLE EN 2035 + 45.000 LOGEMENTS : +15.000 / +15.000 / +15.000

Le scénario rééquilibrage est celui qui a été choisi à l'horizon 2035, considérant que le scénario « fil de l'eau » ne peut plus perdurer et que le scénario « volontariste » nécessite une inversion forte de la tendance actuelle, qui n'est pas réalisable à moyen terme (horizon 2035).

Les nouveaux logements sont répartis de manière égale (1/3) entre Liège, la première et la deuxième couronnes.



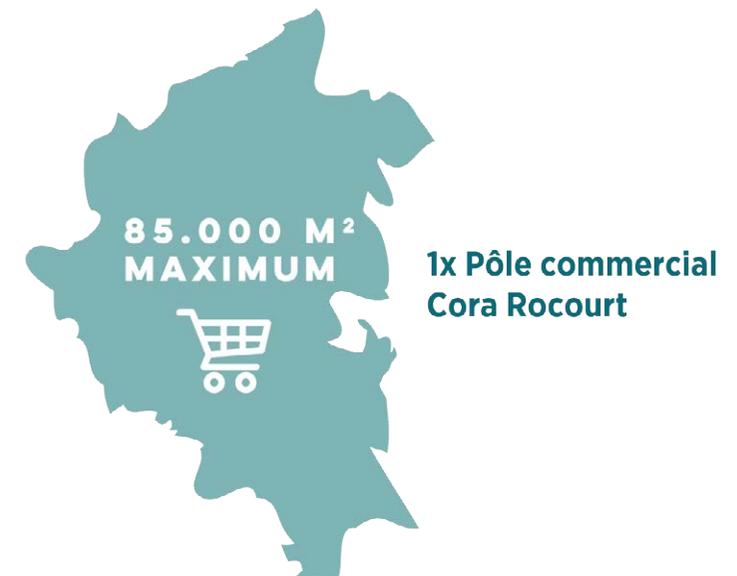
AMBITION 2 : UN DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL LIMITÉ A L'HORIZON 2035 : AUTORISER UN MAXIMUM DE 85.000 NOUVEAUX M²

Au niveau commercial, l'analyse des besoins a montré que si l'objectif est de maintenir l'offre à son niveau actuel, environ 4.300 m² supplémentaires par an sont suffisants.

D'ici 20 ans, **un développement d'environ 85.000 m² de surfaces commerciales, en n'autorisant pas de nouveau complexe de plus de 10.000 m².**

Les deux grands projets de développement commercial actuels répondent à eux seuls aux besoins estimés pour les 20 prochaines années :

- Le Cristal Park du Val St Lambert : 60.000 m² de surfaces commerciales ;
- Le Central Piazza à Soumagne : 20.000 m² de surfaces commerciales.



Les ambitions du SDALg et du PUM

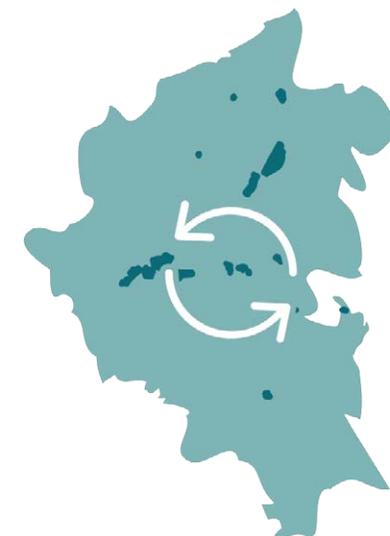
2/3

AMBITION 3 : RECYCLER 600 HA DE ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DÉSAFFECTÉES D'ICI 2035

Il s'agit majoritairement de zones industrielles à reconverter. Ces sites sont à des stades d'avancement et de reconversion divers, et seront dévolus à diverses activités (pas nécessairement de l'économique).

Sur 20 ans, il est nécessaire de recycler environ 30 ha de zone d'activités économiques. Les sites Arcelor de Seraing et de Chertal totalisent 322 ha.

610 HA
de ZAE à reconverter



AMBITION 4 : DÉVELOPPER L'AGRICULTURE ALTERNATIVE ET LES CIRCUITS COURTS DE PRODUCTION

L'objectif de la Ceinture Aliment-terre liégeoise à long terme est de **fournir aux ménages liégeois 50 % de leurs besoins alimentaires en créant ainsi 5.000 emplois.**

La philosophie est d'établir une très grande interconnexion avec les agriculteurs traditionnels dont les produits seront valorisés. Dès lors, la promotion de l'agriculture alternative se fera donc également sur les terres des fermiers traditionnels, liés aux fermes orientées circuit court qui seront développées.

La disparition des terres vouées à l'agriculture traditionnelle dépasse les 100 ha par an. **Il est judicieux de viser le développement de 100 ha par an** voué à la production locale de denrées alimentaires (culture, vins, élevages, ...).

La transformation des terres agricoles se situera autour de quelques hectares par an les premières années, et elle s'accroîtra au fur et à mesure du temps de façon exponentielle.



À long terme, 10% du territoire
dédié à l'agriculture alternative

Les ambitions du SDALg et du PUM

3/3

AMBITION 5 : METTRE EN ŒUVRE LA VISION FAST 2030 DU GW

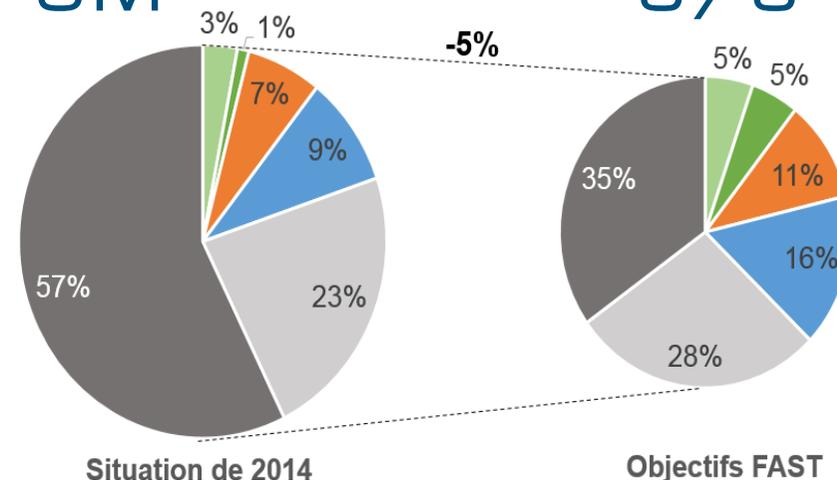
Le Gouvernement wallon fixe des objectifs ambitieux de report modal :

- Diminution de la part modale de la voiture (en km parcourus) de 83 % à 60 % ;
- Augmentation de la part des modes actifs de 4 % à 10 % ;
- Hausse de 6 points de la part modale du bus comme du train, vers 10 % et 15 % ;
- Hausse de 5 points de la part modale du covoiturage vers 28 %.

Les valeurs annoncées constituent une moyenne pour l'ensemble de la Wallonie.

Les agglomérations urbaines denses se doivent de dépasser ces objectifs

(Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, **Liège**, Verviers).



- Marche
- Vélo
- Bus
- Train
- Covoitureurs
- Voitures

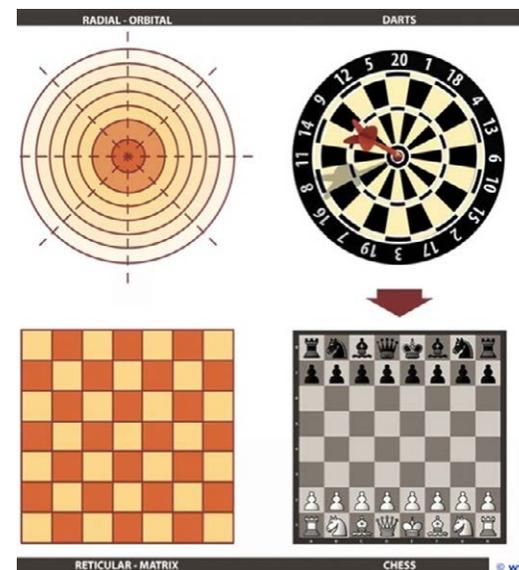
AMBITION 6 : DÉVELOPPER UNE APPROCHE MULTIPOLAIRE DE LA MOBILITÉ

À l'image d'un échiquier, les agglomérations s'organisent aujourd'hui de manière polycentrique. À Liège, les développements autour du ring nord, les master plans de Flémalle, de Herstal ou de Seraing témoignent de cette dynamique nouvelle.

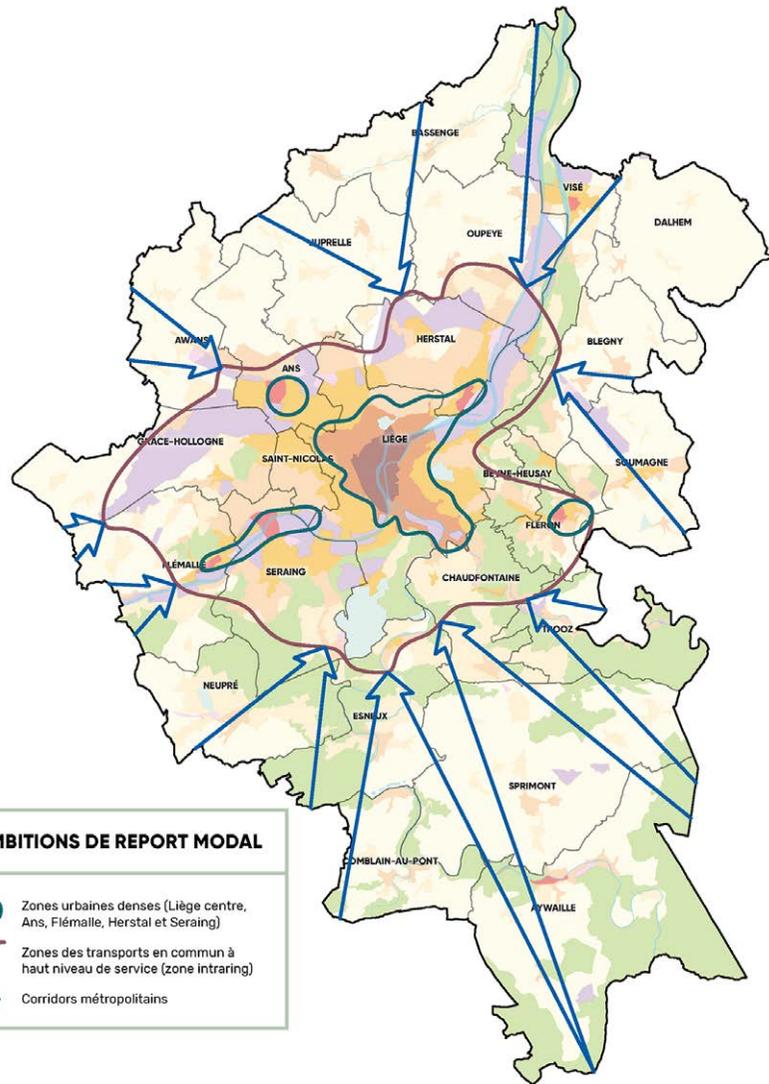
L'ambition 6 du PUM, propose de passer d'une approche de type "cible" (soit le "tout au centre") à un véritable "échiquier métropolitain" : gouvernance et projets doivent être adaptés pour répondre aux enjeux d'une agglomération multipolaire.

Cette ambition s'incarne dans les actions détaillées dans le chapitre 3, dont :

- L'étude de lignes de bus de rocade ;
- La diminution des correspondances dans les pôles d'échanges de Liège-Guillemins et de Saint-Lambert ;
- La mise en œuvre de plans de déplacements de zone d'activités.



Stratégie de mobilité et parts modales par territoires

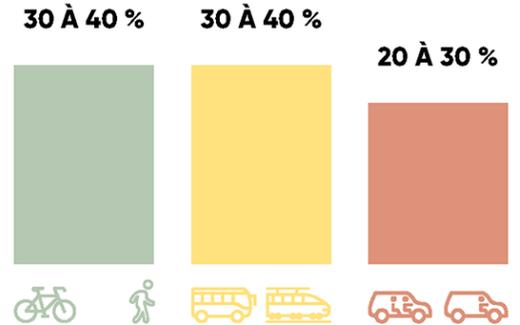


DANS LES « ZONES URBAINES DENSES » (LIÈGE CENTRE, ANS, FLÉMALLE, HERSTAL ET SERAING)

La priorité doit être donnée aux modes actifs (marche et vélo), puis aux transports en commun, enfin aux véhicules particuliers.

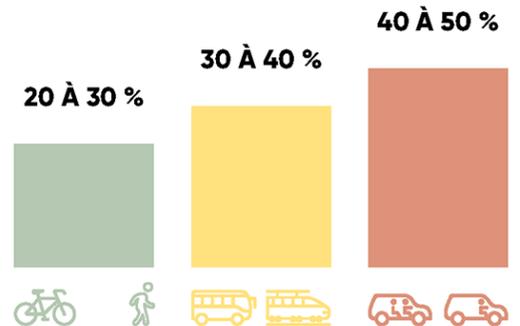
La zone 30 km/h doit y devenir la règle, sauf quelques exceptions maintenues à 50 km/h.

Des zones à basse émissions devront y être instaurées en priorité.



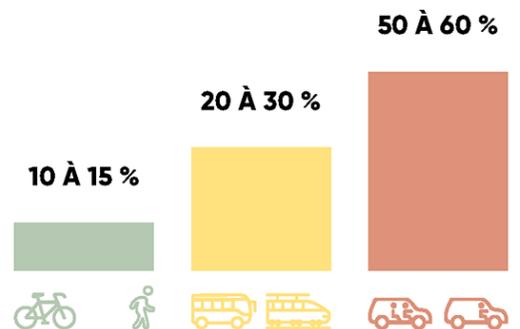
DANS LES « ZONES DES TRANSPORTS EN COMMUN À HAUT NIVEAU DE SERVICE » (ZONE INTRARING)

La priorité doit être donnée aux transports en commun, en particulier aux carrefours, et à l'intermodalité avec rabattements des piétons, des cyclistes et des voitures vers des pôles d'échanges avec les transports en commun.



DANS LES « ZONES DES CORRIDORS MÉTROPOLITAINS »

Les rabattements des automobilistes vers les corridors ferroviaires et des axes de bus express en l'absence du rail doivent être privilégiés. Les bus express et les corridors cyclables doivent voir leur part modale augmenter. La part du covoiturage doit croître pour atteindre un taux de remplissage des véhicules de 1,8 personne minimum (pour 1,2 à l'heure actuelle). Dans cette zone, les déplacements « en rocade » d'un couloir à un autre couloir resteront fortement dépendants de la voiture.



Changer de comportements pour une mobilité durable

LE TÉLÉTRAVAIL, DES AVANTAGES POUR TOUS

POUR LES SALARIÉS EN TÉLÉTRAVAIL

- Des économies de temps
- Des économies d'argent sur les transports et la garde d'enfants
- Une meilleure gestion du quotidien
- Une plus grande autonomie dans la gestion des tâches
- Une meilleure concentration
- Une amélioration de la gestion vie privée / vie professionnelle

POUR LES ENTREPRISES

- Un accroissement de la production liée à l'augmentation de la productivité et l'affectation d'une partie des gains de temps de transport au bénéfice des tâches professionnelles
- Des économies sur les locaux et les dépenses courantes
- Une amélioration de la qualité de vie au travail des salariés
- Une diminution du taux d'absentéisme au travail
- Une plus grande motivation des salariés
- Une plus forte implication des salariés

POUR LES POUVOIRS PUBLICS

- Une diminution de l'empreinte carbone
- Une meilleure fluidité du trafic
- Une amélioration de l'attractivité du territoire
- Une dynamisation du territoire

- **Soutenir la mise en place d'un management de la mobilité** dans les zones d'activités économiques, les entreprises, les pôles d'enseignement... ;
- **Encourager et aider les usagers** dans leur recherche de solutions de déplacements durables ;
- **Développer des partenariats avec les acteurs privés** des nouveaux services de mobilité : voitures et vélos partagés, solutions de livraisons « dernier kilomètre »... ;
- **Créer une dynamique autour du télétravail et du coworking** ;
- **Promouvoir le décalage des horaires** de travail et/ou de cours afin de diminuer les pointes de trafic ;
- **Informer les voyageurs** quant aux pics de fréquentation de certaines lignes de transport en commun et aux réserves de capacité d'autres lignes ;
- **Promouvoir la mise en place et l'utilisation de titres de paiement multi-transport**, dans l'esprit MaaS (Mobility as a Service).

Placer le piéton au cœur du projet

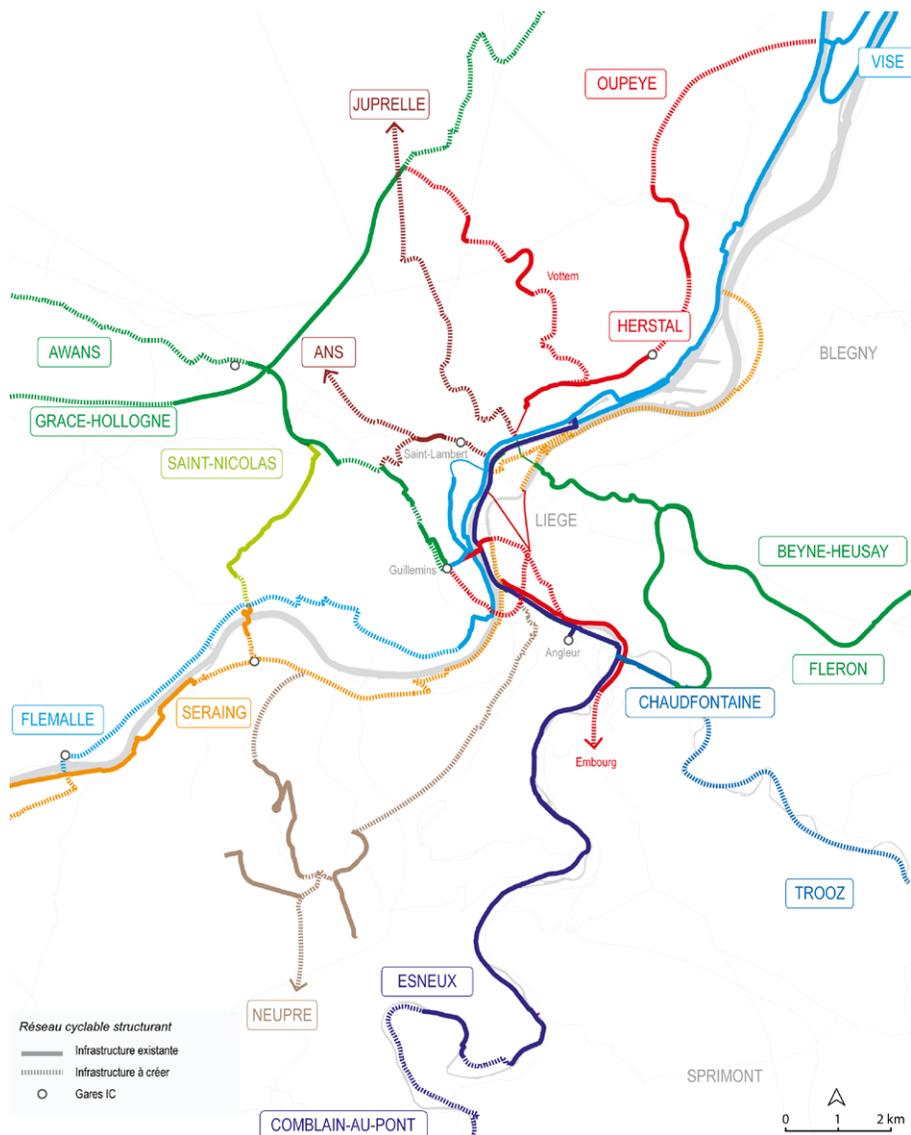
Une des finalités du PUM est d'accélérer la transition vers un territoire plus résilient, donc moins dépendant des modes de transports polluants. **La mobilité piétonne est donc au cœur du projet.**

Toutefois, le PUM ne détaille pas d'actions spécifique à la mobilité piétonne, pour des raisons évidentes d'échelle.

Il est donc fortement recommandé que des plans piétons soient étudiés et mis en œuvre à l'échelle locale, avec trois ambitions fortes :

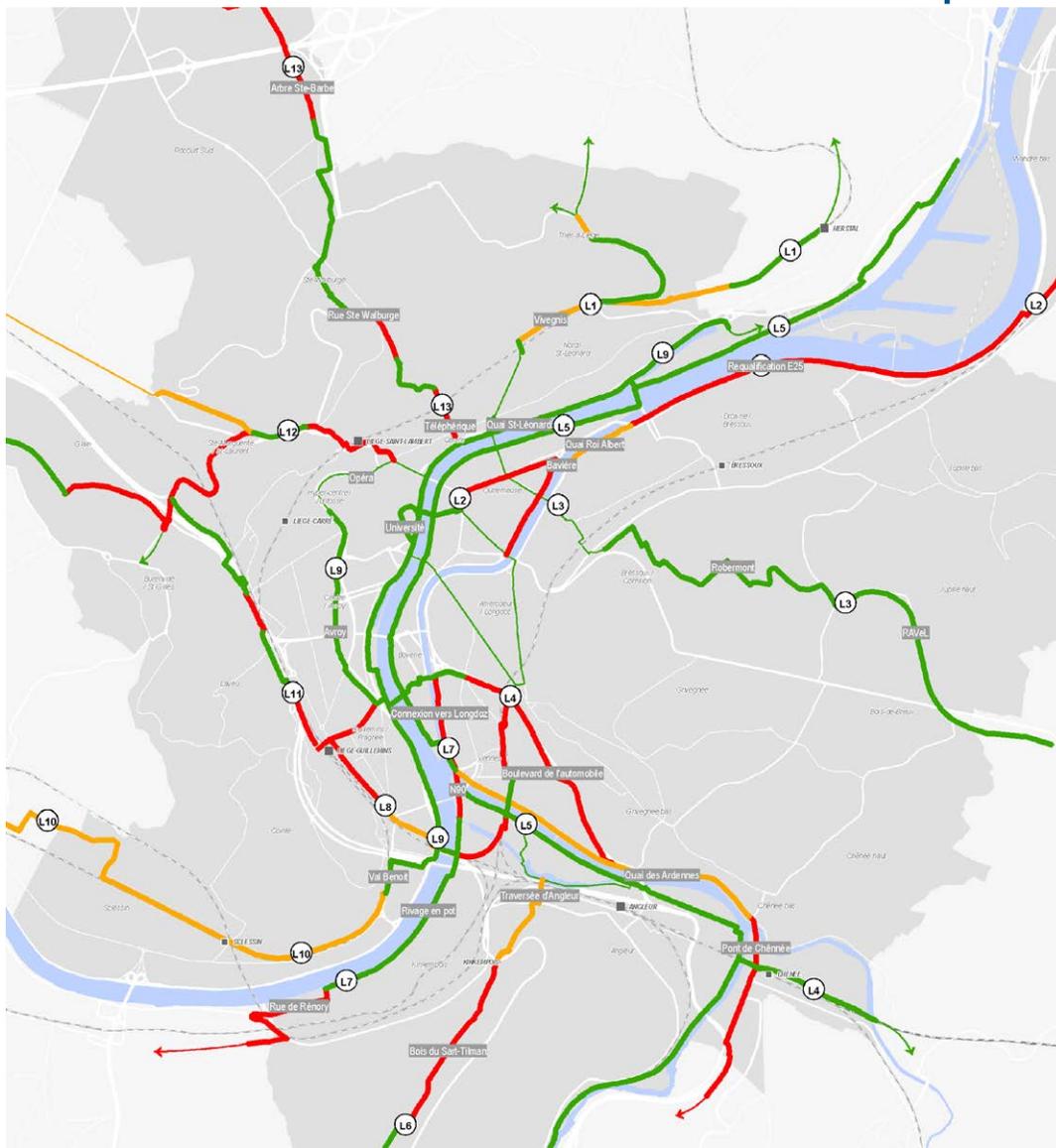
- **Aménager des espaces publics de qualité**, en particulier en milieu urbain dense, présentant un déficit en la matière ;
- **Augmenter la fréquentation piétonne**, comme témoin de l'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité commerciale ;
- **Améliorer l'accessibilité des espaces publics**, dans une démarche de conception universelle, a minima le long des axes principaux identifiés dans les plans piétons locaux.

Des infrastructures et équipements favorables au vélo



- **Sécuriser l'accès** aux zones de centralité et aux pôles d'échanges multimodaux ;
- **Développer 15 « corridors » cyclables** structurants urbains à fort potentiel ;
- **Proposer des solutions de stationnement** adaptées pour répondre aux besoins des habitants, des travailleurs et du scolaire ;
- **Mettre en place une offre de stationnement** vélo aux abords des gares, le long du tram et des axes bus structurants ;
- **Imposer aux promoteurs immobiliers** un nombre minimum de stationnements vélo ;
- **Intensifier les services et les incitants** pour les cyclistes existants et potentiels : information, sensibilisation, éducation, location, primes...
- **Finaliser les liaisons de longue distance** vers les pôles voisins (Maastricht, Aachen, Hasselt...)
- **Couvrir tout le territoire de "points-nœuds".**

Une démarche « nourrie » par l'actualisation du PCM

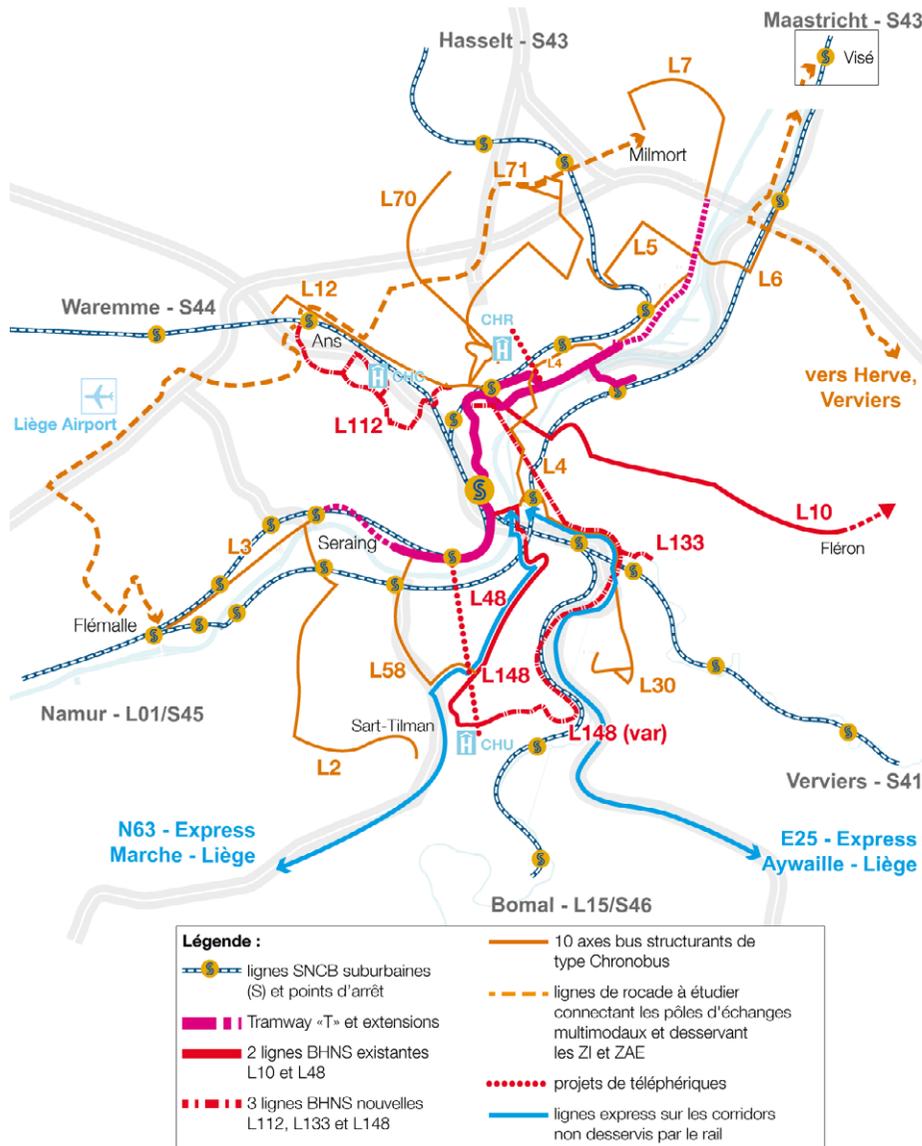


Corridor cyclable

- █ Site propre existant, à optimiser (ex : éclairage)
- █ Infrastructure à valoriser (réglementation, élargissement, etc.)
- █ Infrastructure à créer

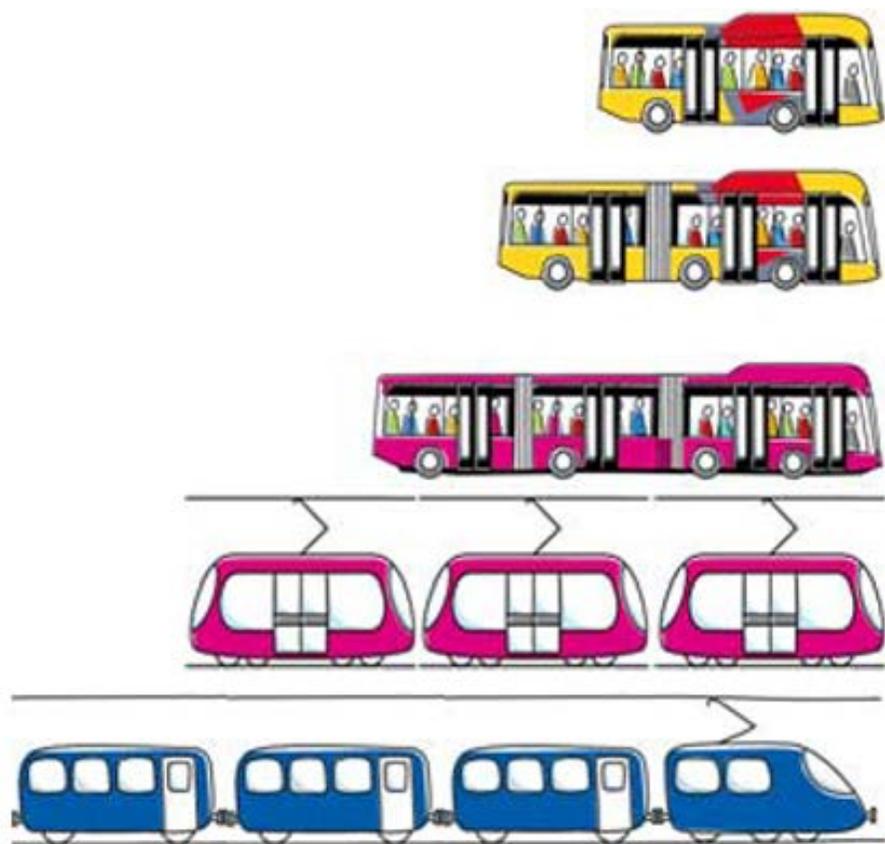
- (L1)** Thier-à-Liège > Herstal, Vottem
- (L2)** Wandre > Visé
- (L3)** Robermont > Beyne-Heusay
- (L4)** Chennée > Embourg
- (L5)** Herstal > Tilff
- (L6)** Sart-Tilman > Neupré
- (L7)** Kinkempois > Seraing, Flémalle
- (L8)** Vennes, Longdoz
- (L9)** Rive gauche > Herstal
- (L10)** Sclessin > Saint-Nicolas, Jemeppe
- (L11)** Glain > Ans, Grâce-Hollogne
- (L12)** Burenville > Ans
- (L13)** Rocourt > Juprelle

Optimiser et développer l'offre TEC



- **Concrétiser le tramway d'Herstal au Pont-de-Seraing ;**
- **Renforcer deux axes existants en Bus à haut niveau de service (BHNS) :** Saint-Lambert / Fléron (ligne 10) et Guillemins / Sart Tilman (ligne 48) ;
- **Créer trois nouvelles lignes BHNS :**
 - République Française / Chênée ;
 - Saint-Lambert / Saint-Nicolas / CHC / Ans ;
 - République Française / Sart Tilman ;
- **Améliorer les performances de dix autres axes bus structurants (temps de parcours et régularité) ;**
- **Étudier la création de :**
 - trois lignes de rocade de desserte des parcs d'activités périphériques ;
 - deux lignes de bus interurbaines dans les corridors non desservis par le rail : N63 (route du Condroz) et E25 (Liège / Aywaille) ;
 - des navettes de rabattement de pôles générateurs vers des pôles d'échanges structurants ;
 - deux projets de téléphérique : Meuse / Citadelle et Meuse / Sart Tilman ;
- **Soulager le pôle bus de la place Saint-Lambert ;**
- **Améliorer les correspondances entre l'amont de la Meuse et le Sart Tilman ;**
- **Améliorer la lisibilité du réseau, en hiérarchisant les lignes, par une identité visuelle forte des lignes structurantes, en améliorant la visibilité des stations.**

Hiérarchiser l'offre de transports publics : capacité



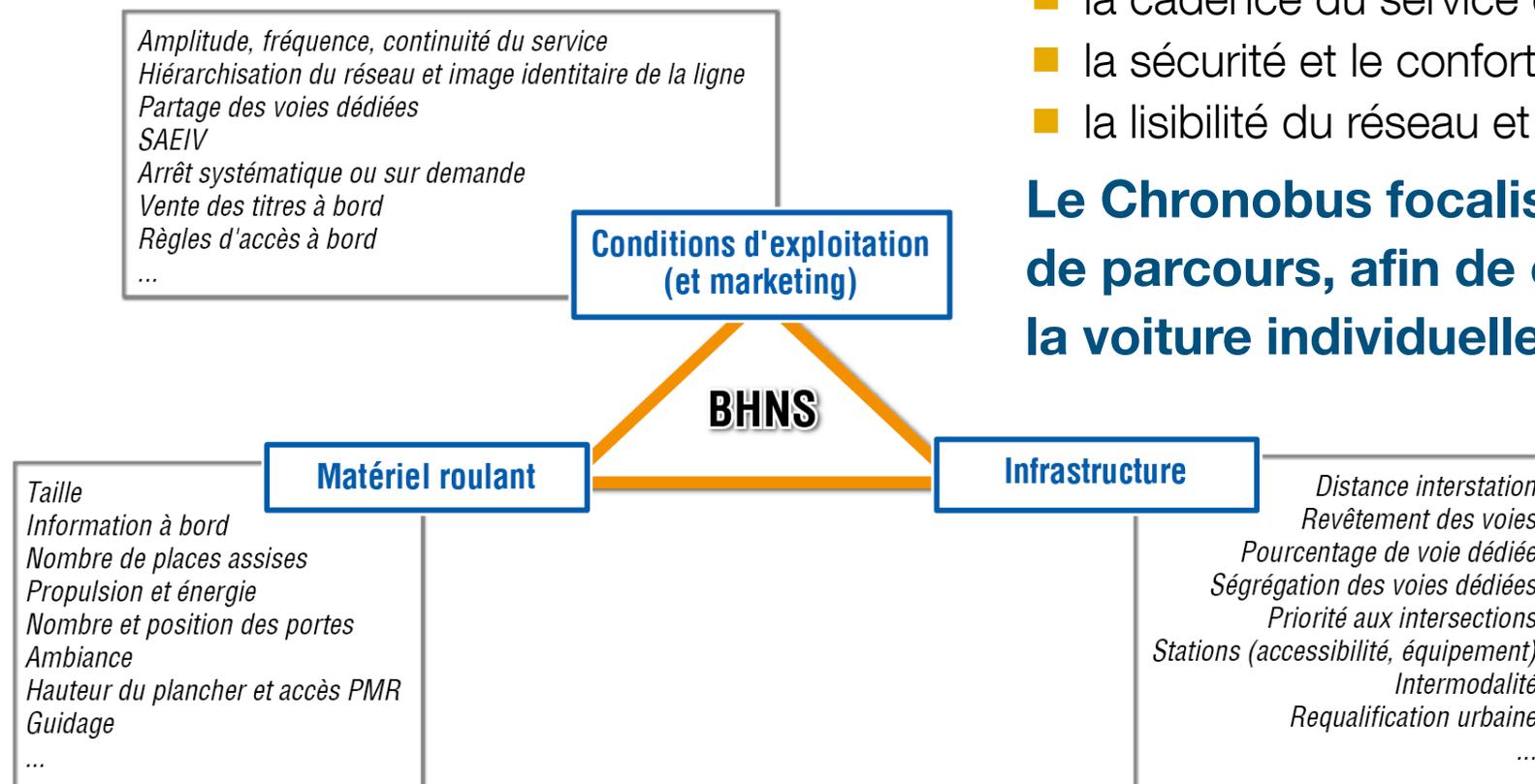
MINUTES ENTRE 2 SERVICES	CAPACITÉ par bus	CAPACITÉ HORAIRE	ACCÈS PASSAGERS
8 à 10 min	70	420 à 525 passagers / heure / sens	Porte-avant pour contrôle
8 à 10 min	90	540 à 675 passagers / heure / sens	
5 à 6 min	120	1'200 à 1'440 passagers / heure / sens	Toutes portes + valideurs + contrôles aléatoires
5 à 6 min	300	3'000 à 3'600 passagers / heure / sens	
15 à 30 min	> 500	1'000 à 2'000 passagers / heure / sens	

Les plus-values d'un BHNS ou d'un « Chronobus »

Les usagers accordent une importance primordiale à :

- la régularité du service (respect des horaires et de l'intervalle) ;
- la cadence du service et l'amplitude horaire ;
- la sécurité et le confort offerts ;
- la lisibilité du réseau et des stations.

Le Chronobus focalise sur les temps de parcours, afin de concurrencer la voiture individuelle.



BHNS – CHRONOBUS : quelques illustrations



Strasbourg



Toulon



Luxembourg



Nantes - Chronobus



Clermont



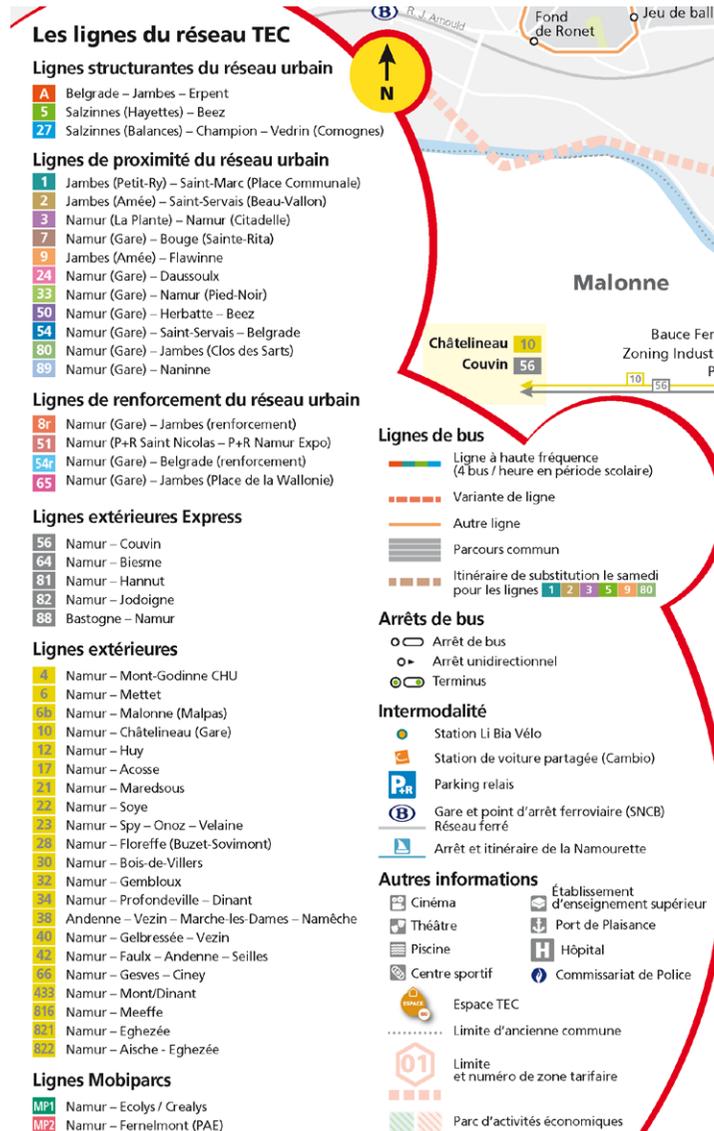
Metz

de 350'000 € par véhicule...

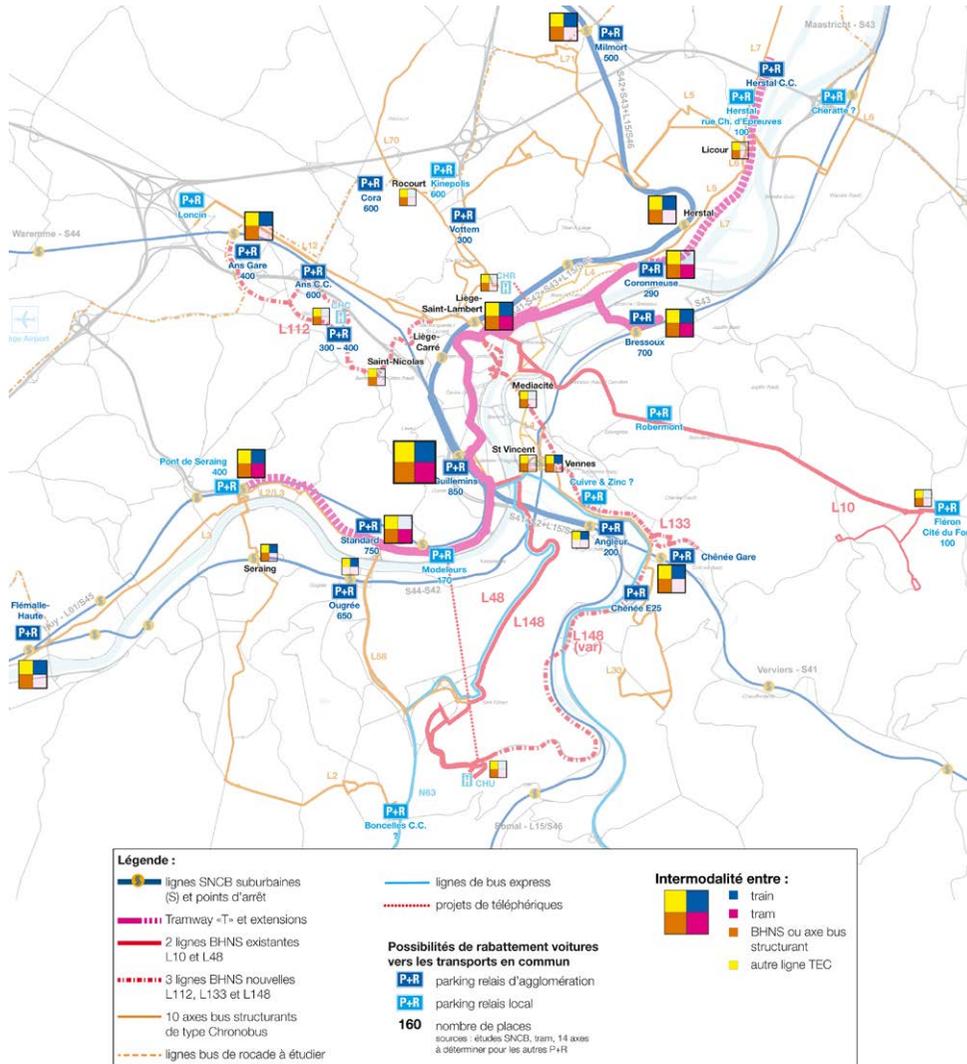
à 850'000 €

Une gamme allant de véhicules standards à des livrées spécifiques de très grande capacité, impossibles à confondre avec une ligne de bus classique

Améliorer la lisibilité des plans TEC : Namur, Grenoble



Développer le rail et 30 pôles d'échanges multimodaux

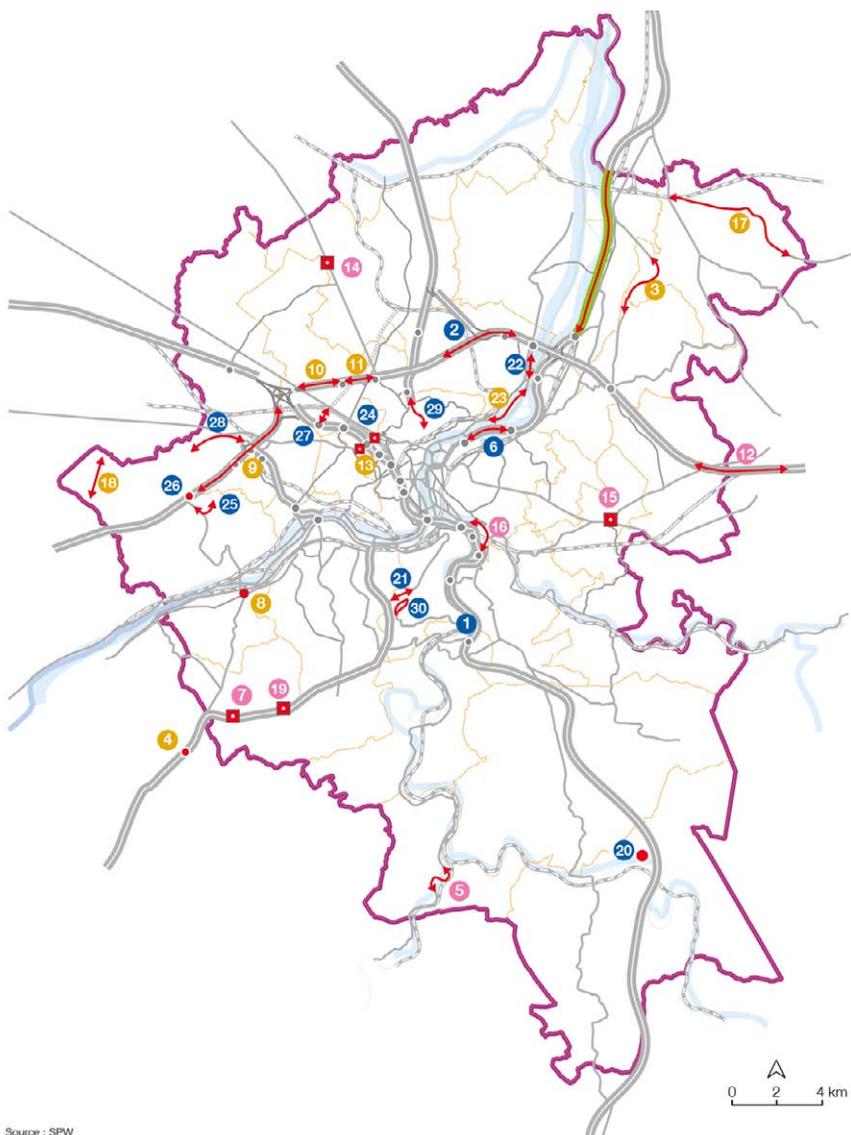


- **Concrétiser le réseau express liégeois**, avec la réouverture de 7 points d'arrêt et l'exploitation de lignes suburbaines en mode RER avec une fréquence de 2 trains par heure minimum en première étape ;

- **Créer 30 pôles d'échanges multimodaux**, dans la zone à haut niveau de service :

- Améliorer dans 24 pôles le maillage entre les transports collectif et les autres modes ;
- Aménager les gares et points d'arrêt en pôles d'échanges multimodaux
- Offrir 20 parc-relais (P+R) pour un total de 10.000 places ;
- Equiper de stationnement vélo sécurisé 30 à 35 arrêts de bus stratégiques, pour un total de 700 à 1.000 places en 1ère étape ;
- Développer des services pour les usagers des pôles d'échanges : mutualisation du stationnement, location de vélos, taxis, voitures partagées...

Poursuivre la mise en œuvre des plans infrastructures



Les réflexions menées depuis 2008 par le SPW répondent bien aux attentes du projet de PUM initial, avec, outre les mesures réalisées et les "coups partis" précités, de multiples projets concrets de réhabilitation de voirie, d'aménagement de l'accessibilité et / ou de sécurisation en cours d'étude ou de mise en œuvre. Citons par exemple :

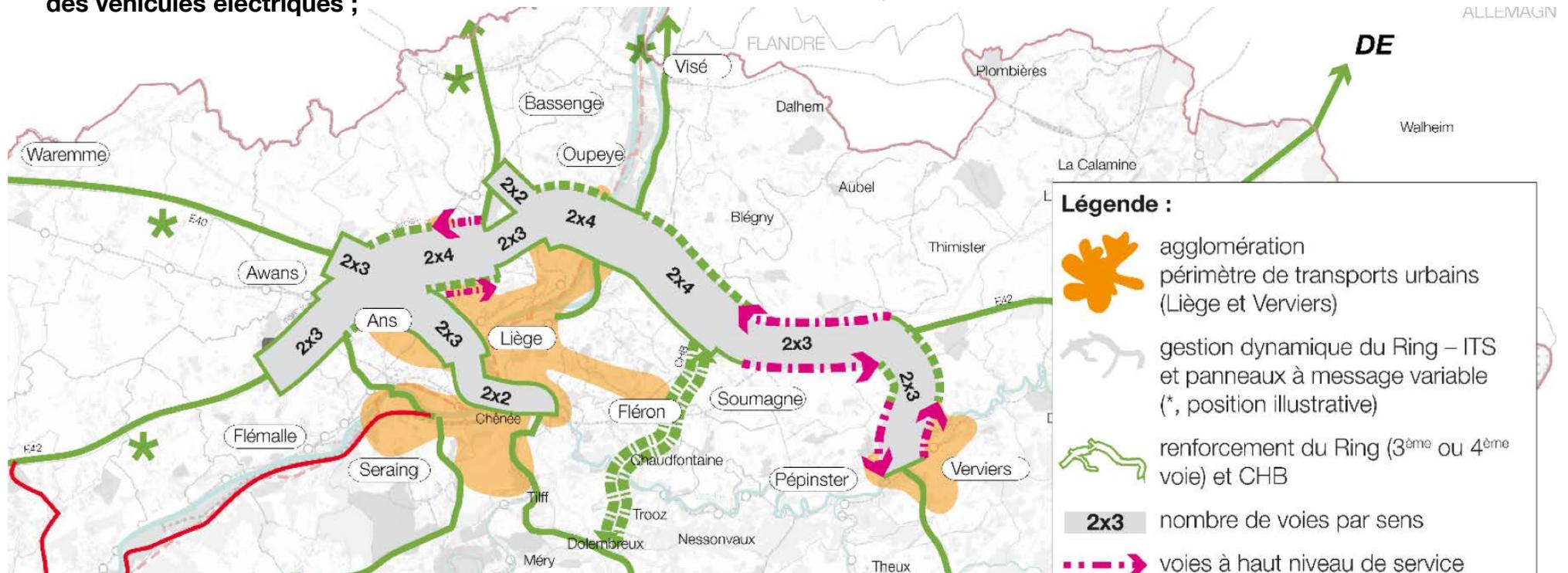
- Les carrefours de la N63 en traversée de Neupré ;
- L'optimisation des carrefours de l'échangeur de Burenville ;
- Le futur pont sur l'Ourthe à Tilff ;
- Les accès aux Hauts-Sarts et la voirie Intradel à Herstal ;
- Les accès des CHR, CHU et CHC.

Il est important de souligner que ces projets sont tous étroitement concertés avec les TEC, les Autorités communales et les acteurs locaux.

Source : SPW

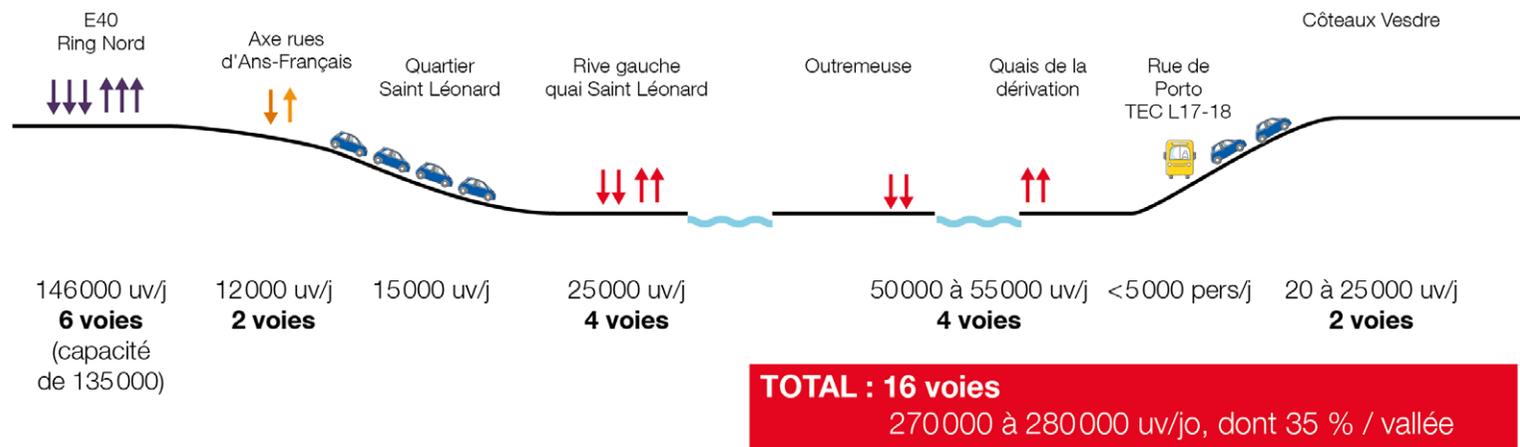
Optimiser le réseau routier et la sécurité routière

- **Renforcer les tronçons stratégiques ;**
- **Mettre en place une régulation intelligente du trafic (ITS) ;**
- **Poursuivre la mise en œuvre du Plan Infrastructures ;**
- **Poursuivre l'étude de la future liaison autoroutière – CHB** – de contournement sud-est de Liège
- **Assurer le financement des infrastructures et l'entretien du réseau**, grâce à la redevance kilométrique des poids lourds ViaPass ainsi qu'à d'autres ressources à dégager ;
- **Développer une stratégie de recharge des véhicules électriques ;**
- **Promouvoir les véhicules propres** puis encourager les flottes de véhicules autonomes partagés ;
- **Mettre en place des politiques de stationnement volontaristes ;**
- **Réaliser une étude spécifique du transport de marchandises ;**
- **Se doter d'outils performants pour un meilleur monitoring des zones d'insécurité routière ;**
- **Adopter des objectifs volontaristes de contrôle des usagers :** vitesse, conduite sous influence...

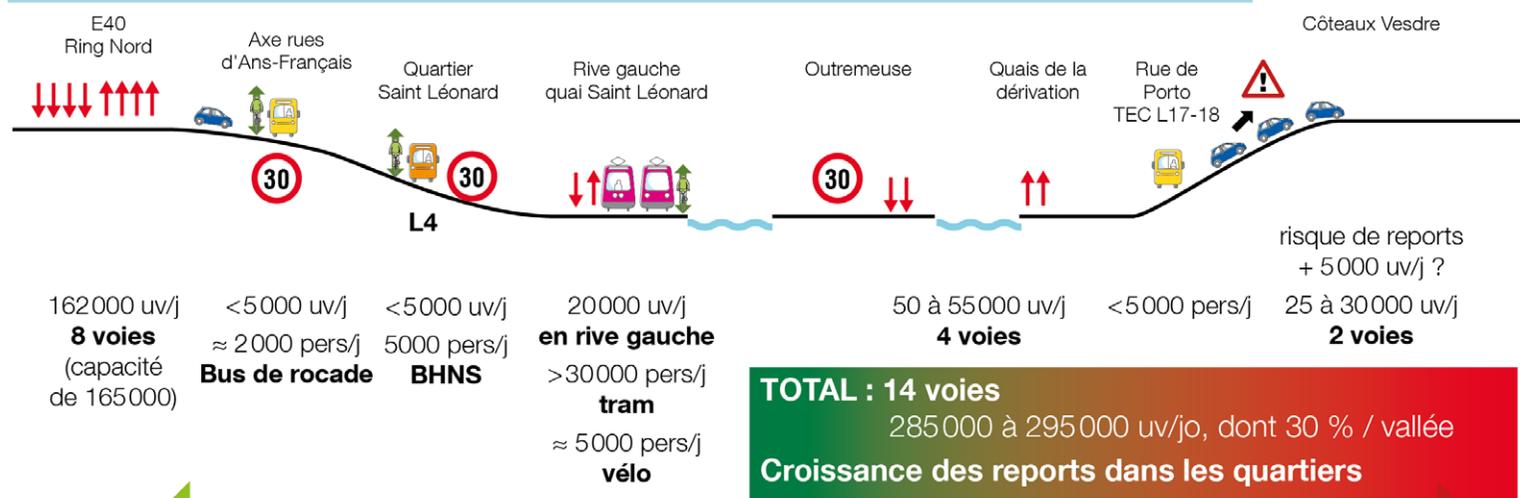


Perspectives liées à CHB – 1/2

1. Situation 2018



2. Situation future (insertion tram, développements urbanistiques, lignes BHNS et corridors vélos, vision FAST)

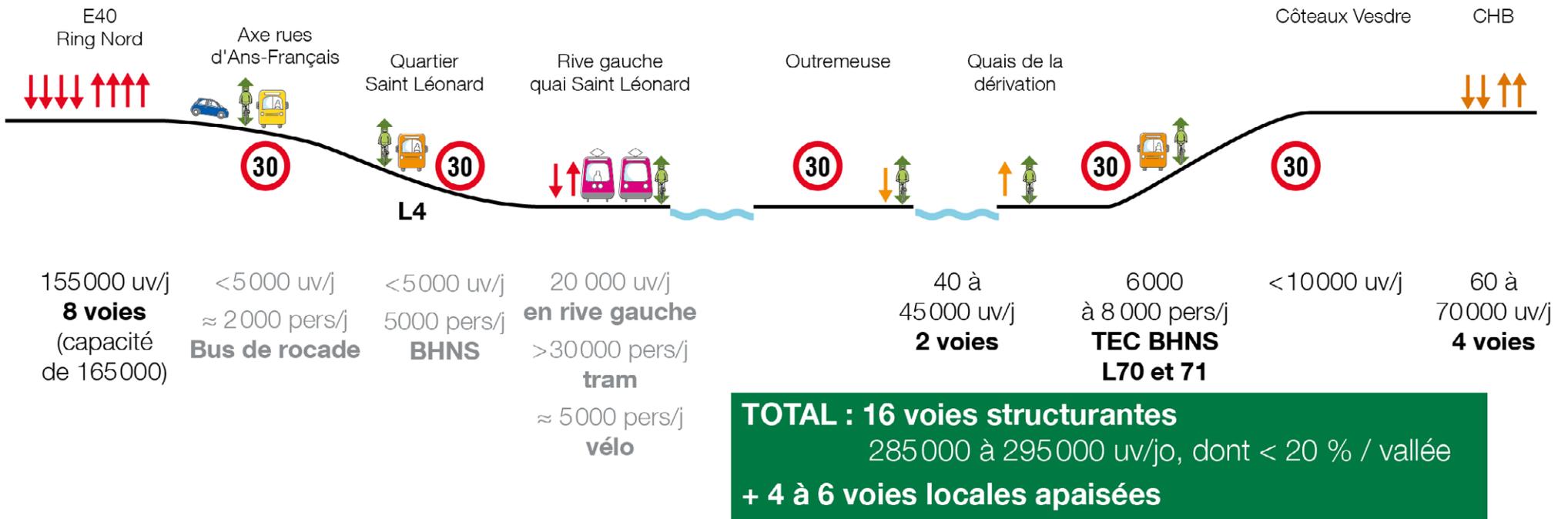


← À l'ouest du sillon Mosan multimodalité et pacification

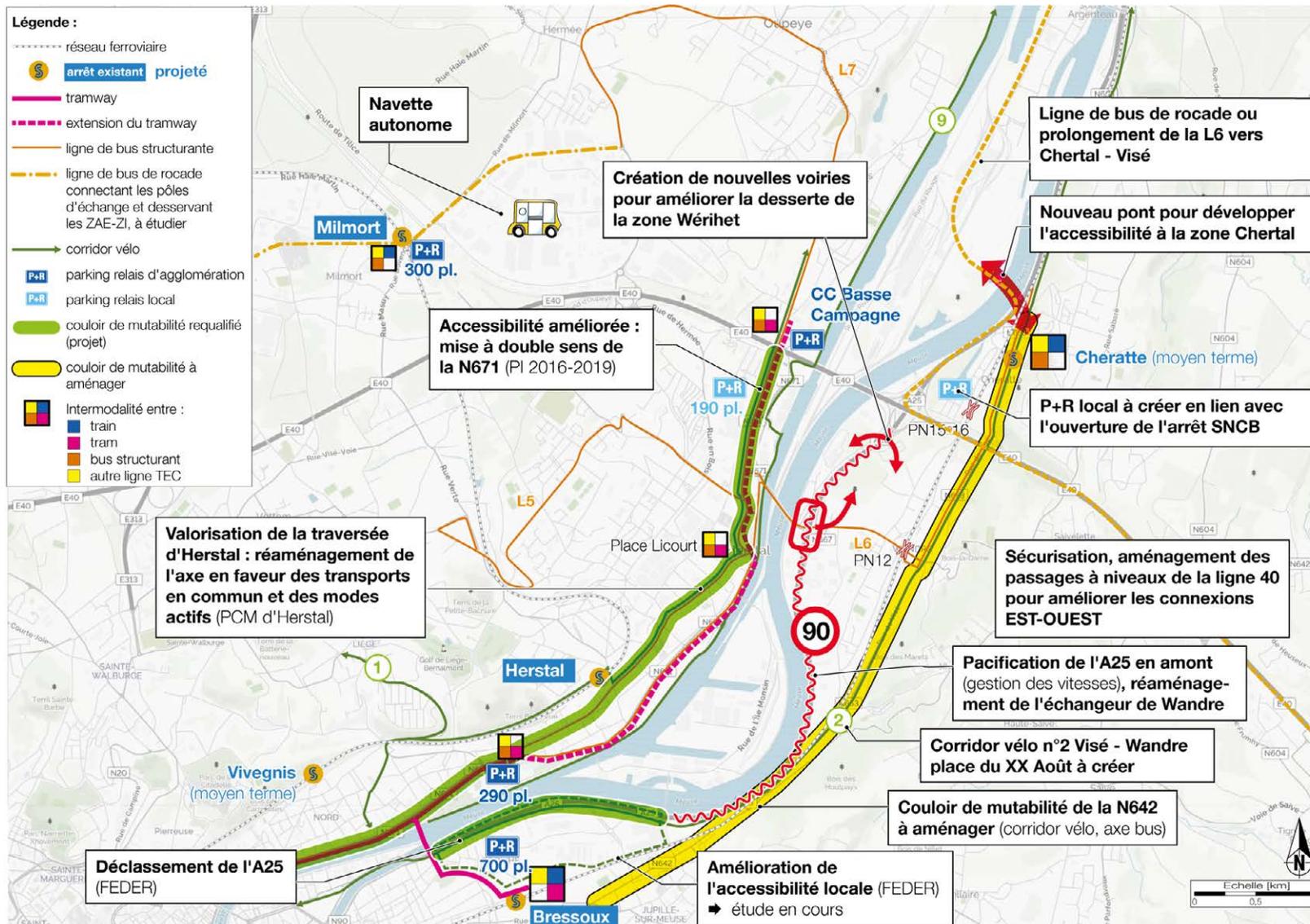
→ À l'est, monomodalité et saturation

Perspectives liées à CHB – 2/2

3. Situation future (avec liaison CHB)



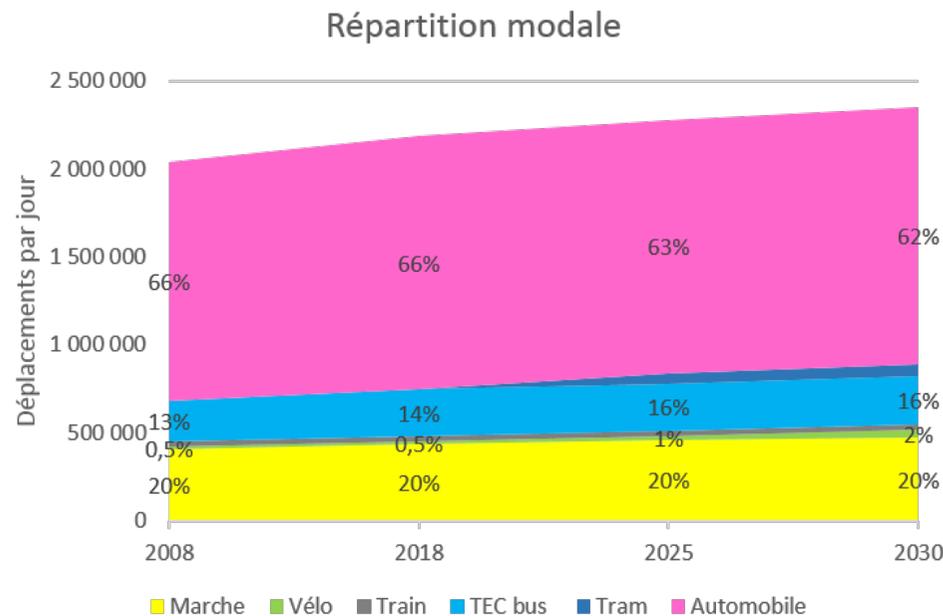
Exemple zone levier 1 : orientations mobilité



Un scénario au fil de l'eau clairement intenable

Avec une mobilité 2030 passant de 2 mio de déplacements / j à 2.4 :

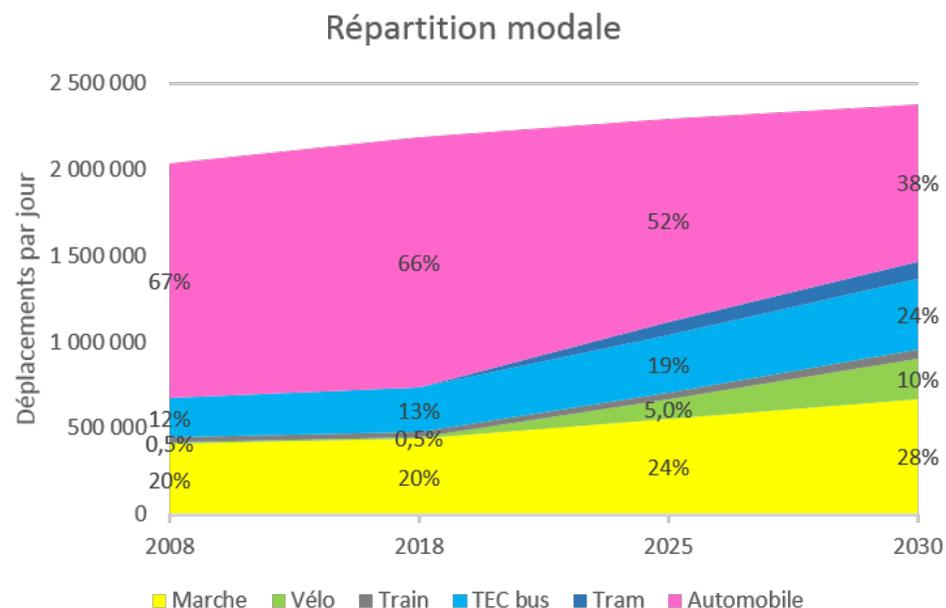
- une part modale de la voiture qui ne baisse que très faiblement (congestion) ;
- des coûts de la mobilité individuelle qui augmentent de 1 mia / an à plus de 1,2 mia pour les ménages liégeois ;
- un bilan carbone catastrophique, passant de 700.000 to / an à plus de 900.000 !



Seule la Vision FAST 2030 et le PUM sont durables

Les objectifs très ambitieux de la Wallonie sont les seuls qui :

- en réduisant de 25 % la part modale de la voiture individuelle ;
- permettront aux ménages liégeois de réduire leurs dépenses de mobilité automobile d'environ 20 % ;
- et de viser un bilan carbone en baisse de 20 à 25 %. Tendence à renforcer par la promotion de véhicules propres, de l'autopartage, etc...



3. Synthèse de l'enquête publique



Bilan de la participation à l'enquête publique (1 sur 2)

Excellent accueil de la population : 3601 téléchargements du document complet / 230 personnes à une des trois séances d'information / 444 visionnages de la présentation en ligne.

Écho général : travail de qualité et / ou excellentes propositions, mais il faut aller plus loin et concrétiser rapidement, avec ambition !

Participation à l'enquête publique en quelques chiffres :

- 187 formulaires d'enquête remplis en ligne (valables) ;
- 470 mails valides (avec nom et adresse), dont 374 « circulaires », soit une centaine de réponses individuelles à traiter ;
- Environ 900 envois postaux (quasi tous des envois circulaires).

Ces envois « circulaires » (papier ou e-mail) totalisent **de l'ordre de 1.200 interpellations valables.**

Réponse des Pôles « Mobilité » et « Environnement » du CESE, ainsi que des Provinces des Limbourg NL et BE.

Bilan de la participation à l'enquête publique (2 sur 2)

Quelques chiffres clés :

- 1.047 envois circulaires opposés à CHB. Par ailleurs, lorsque CHB est abordé dans l'enquête publique autrement que par des envois circulaires ; 32 % des avis exprimés sont favorables ; 57 % sont opposés au projet, et 11 % « pas prioritaire – à réétudier » ;
- 87 remarques de sympathisants du GRACQ en faveur d'actions fortes pour le vélo ;

Répartition des interpellations par ville ou commune :

Liège : 42 % des messages / Fléron : 15 % / Trooz : 10 % / Chaudfontaine : 6 % / Esneux : 5 % / Soumagne : 4 % / Sprimont : 2 % / Neupré : 2 % / Oupeye : 2 % / Herstal : 2 % / Seraing : 2 % / Ans : 2 % / les 12 autres communes ayant chacune : 1 % ou moins.

Les enjeux globaux de mobilité sont très prégnants sur Liège

(42 % des réponses pour 31 % de la population).

Les proportions de réponses par commune sont fortement influencées par leur sensibilité au projet CHB.

Liste des 10 enjeux clés 1 / 2

- **1. CHB** : est dénoncé par la quasi totalité des intervenants, que ce soit des membres du collectif CHB ou d'autres instances ou personnes individuelles. Tous mettent en avant le risque d'impact environnemental négatif de CHB repris dans le RIE et souligne le manque de clarté dans le PUM sur la nécessité de réaliser cette infrastructure ou pas. Le pôle Environnement aurait souhaité qu'une alternative sans CHB soient étudiée ;
- **2. GOUVERNANCE** : tant les associations que les citoyens réclament haut et fort une gouvernance active et la mise à disposition de moyens tant humains que financier pour mettre ne œuvre les propositions. La question de la mise en place d'une agence d'urbanisme d'agglomération et/ou d'une agence de mobilité revient régulièrement ;
- **3. PLAN D'ACTION Et MONITORING** : Priorisation, hiérarchie, temporalité, phasage, sont autant de mots qui reviennent indéfectiblement dans les attentes des avis reçus. En lien direct avec l'attente sur la gouvernance, les intervenants réclament un système fiable d'évaluation tant sur les paramètres d'analyse que sur les résultats des moyens mis en œuvre en terme de bénéfice environnemental, de qualité de vie mais aussi de moyens financiers ;
- **4. VÉLOS** : Plus de moyen, plus d'infrastructure, plus de priorité, plus de communication. Le sujet est devenu absolument unanime ;
- **5. PIÉTONS** : le sujet n'est pas suffisamment mis en avant dans le PUM. La question de la qualité des espaces publics à toutes les échelles de projet doit être intégrée dans tous les processus de décisions. A l'échelle du PUM, c'est une ambitions générale de facilitation de la marche à pied qui doit être mise en avant avec une attention particulière pour les éléments de coupures dans le territoire (obstacles, limites entre quartier, territoires oubliés, ...) ;

Liste des 10 enjeux clés 2/2

- **6. TRAM** : la prolongation de la première ligne du Tram de part et d'autre de son tracé programmé est considéré comme une nécessité absolue ;
- **7. TC** : la réorganisation du réseau de bus et l'amplification de la desserte train revient régulièrement dans les attentes pressantes des intervenants ;
- **8. Desserte Sart-Tilman** : la problématique d'accessibilité du site de l'Université est de nombreuses fois évoqué. Les attentes de solutions concrètes et durables sont importantes ;
- **9. Volet Marchandise** : Un certain nombre regrette le manque de chapitre dédié au transport de marchandise de façon générale mais aussi sur la question de la logistique urbaine. Une réponse méthodologique doit être apportée ;
- **10. CLIMAT et qualité de l'AIR** : le RIE (p 92 chapitre 5,3,4,1 Mesures et recommandations – Qualité d'Air) propose de palier au manque de données fiables par les mesures suivantes :
 - mettre en place un réseau de mesures avec l'ISSEP ;
 - modéliser la zone du PUM (24 communes) afin d'anticiper les changements ;
 - mettre en place une Zone « Basses émissions ».

Exemple de correction – piétons et micromobilité

* DEVELOPPER LA MOBILITE PIETONNE

Comme évoqué précédemment, les actions à mener en faveur des piétons se situent essentiellement à l'échelle locale.

Néanmoins, **les Autorités chargées de la mise en œuvre du PUM accorderont une attention particulière aux piétons :**

- En examinant tout projet faisant l'objet d'un permis d'urbanisme à la lumière, entre autre, de la qualité des espaces publics destinés aux modes actifs, tant aux abords du projet que sur ses principaux accès. L'application de charges d'urbanismes pour générer l'effet réseau attendu sur les cheminements pédestres doit être considérée pour garantir leur continuité ;
- En appliquant systématiquement les critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle). Les besoins d'améliorations en la matière sont en effet croissants du fait du vieillissement de la population. Ainsi, des études ont montré qu'en 2030, 30 % de la population sera considérée comme « Personne à Mobilité Réduite » :



- **Les Villes et Communes devront développer des Plans piétons ;** créant des réseaux directs et continus à l'échelle locale :
- S'appuyant sur des outils ambitieux (passerelles, piétonisations, zones 30 km/h ou de rencontre) ou plus classiques (amélioration de l'état des trottoirs, création / sécurisation de traversées piétonnes, etc) .

DEVELOPPER LES MICROMOBILITES

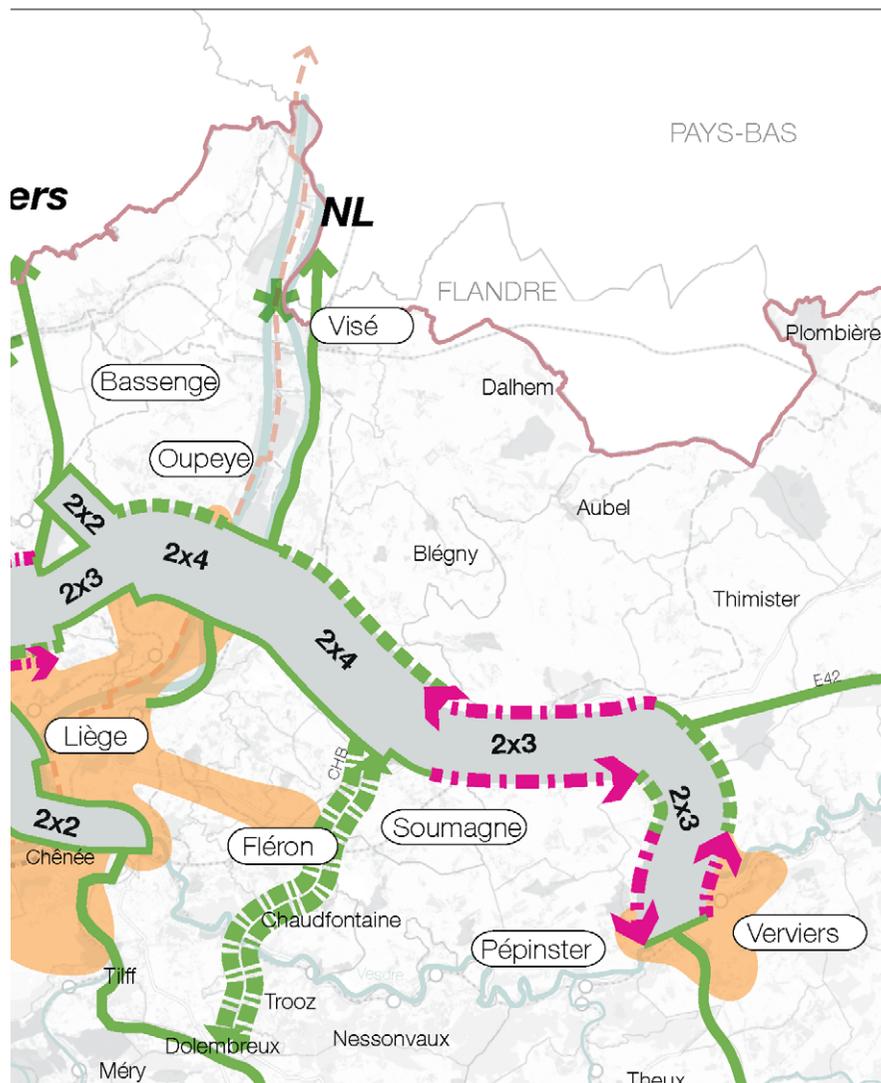
La forte croissance de l'usage des micromobilités en milieu urbain est une opportunité intéressante de mobilité alternative. Elle pose des questions de pérennité et d'occupation de l'espace public (concernant les sociétés d'usage en libre service), ainsi que de réglementation (concernant leur aspect hybride entre piéton et vélo) :



Ce statut ayant été clarifié juridiquement, il est désormais temps de passer à l'action, à l'échelle de l'arrondissement :

Documenter l'usage, les pratiques et les enjeux de ces modes de déplacements...

Exemple de correction – CHB



RENFORCER LES TRONÇONS STRATÉGIQUES

À plus long terme, l'ambition est de renforcer certains segments stratégiques du réseau structurants de l'arrondissement, avec :

- L'équipement de l'ensemble du ring nord, de Flémalle – à Verviers – et de l'E25 d'Embourg à Loncin avec l'ITS décrit au chapitre 1.2.5 ci-avant ;
- L'élargissement du ring nord à 4 voies par sens entre Rocourt et Loncin, ainsi qu'entre Cerexhe-Heuseux et les Hauts-Sarts (déjà prévu dans le projet de PUM de 2008) ;
- L'élargissement à 3 voies par sens de l'E42 de Lambermont (échangeur nord de Verviers) à Battice, éventuellement en valorisant la bande d'arrêt d'urgence – BAU en heures de pointe ;
- L'insertion de voies réservées aux covoitureurs (étudiée dans le cadre du PPM de Liège), sachant que la Wallonie prévoit de mener 2 essais pilotes sur l'E411 vers Bruxelles et le Luxembourg.

Comme prévu dans le projet de PUM de 2008, ce réseau sera aussi complété par la future liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux – Beaufays – CHB pour assurer le contournement sud-est de Liège entre l'E25 et l'E42, notamment en accompagnement du développement de Trilogiport et de la reconversion de Cheratte. Pour rappel, le projet CHB considéré diffère de celui présenté fin des années 2000, *

Cette étude d'incidences sur l'environnement devra être actualisée, ce qui offrira une nouvelle opportunité de débat public sur ce projet, compte tenu des risques d'incidences sur l'environnement, la périurbanisation et l'utilisation des ressources financières. *

Exemple de correction – transport de marchandises

* UNE PRISE EN COMPTE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES A L'ECHELLE DU PUM

Comme dans les projets d'études de planification du PUM de 2008, du Plan Régional de Mobilité de Bruxelles-Capitale ou du premier volet de la Stratégie Régionale de Mobilité par exemple, **le volet marchandises n'a pas été fortement développé dans la présente actualisation**. Il s'agit en effet d'une thématique en soi, qui peut difficilement être approfondie à l'échelle du PUM, car :

- En premier lieu, elle déborde largement du périmètre du PUM, puisque, contrairement au transport de personnes, **la part du trafic de transit et de grands échanges internationaux est beaucoup plus significative en regard des flux locaux** ;
- **Elle souffre en l'état d'un manque de pilotage, en l'absence d'une structure faîtière** capable de coordonner les différentes administrations, associations de transporteurs, associations d'entreprises et de commerçants concernées ;
- **Elle compte très peu d'études dédiées**, contrairement au transport de personnes, qui fait l'objet d'études telles que la SRM, le PPM, le PUM, les PCM, les PLM, les 14 axes bus structurants, les études FEDER ou relatives au Plan Infrastructures 2016 – 2018 et prochainement 2019 – 2024. Comme évoqué en introduction dans le préambule, la présente actualisation du PUM avait pour but d'établir une synthèse des études existantes, non de réaliser des études d'une ampleur aussi forte que celle nécessaire pour le transport de marchandises ;
- **Enfin, elle présente un déficit chronique en données** ; que ce soit en termes d'origine et de destinations des flux, comme de modes de transports utilisés et de «supply-chain». Par ailleurs, les perspectives en la matière sont délicates à établir, car dépendantes de la conjoncture et de stratégies de grands acteurs mondiaux. L'arrivée d'Ali-Baba à Liège-Bierset en est un exemple flagrant.

Il y a lieu toutefois de relever que :

- Grâce aux données ViaPass et comme précisé au chapitre 1.2.5 relatif au diagnostic du réseau routier, **les flux de poids-lourds sur le réseau de l'arrondissement sont désormais bien connus et ont été intégrés aux réflexions en termes de capacité existante et attendue** ;

* DEVELOPPER LES REFLEXIONS EN TERMES DE LOGISTIQUE DU PCM DE LIEGE 2019

Après des années de retard, **l'e-commerce se développe de façon exponentielle en Belgique, avec des conséquences notoires en termes de mobilité**, ainsi :

- le Plan Régional de Mobilité de Bruxelles-Capitale dresse le constat que les mesures prises pour maîtriser le trafic automobile permettent de stabiliser la croissance de la voiture individuelle... Mais que la part de camionnettes ne cesse de croître en lien avec l'e-commerce ;
- Plusieurs acteurs de la logistique constatent un transfert des poids-lourds vers des camionnettes, pour échapper à la taxation kilométrique ViaPass ;
- En zone urbaine dense, les camionnettes livrent régulièrement en double-file, faute d'emplacements de livraisons adéquats et en nombre suffisant ;
- Les flux liés à l'e-commerce génèrent des flux inutiles, avec de l'ordre de 4 à 5 tentatives de livraisons infructueuses ou de retours d'achats refusés pour 10 actes d'e-commerces.

il sera donc nécessaire pour l'agglomération liégeoise de consacrer une étude spécifique à la livraison et à la logistique urbaines, en actualisant l'étude menée sur la ville de Liège et en élargissant son périmètre, notamment à la zone urbaine dense.

Une dynamique de concertation des acteurs de la logistique urbaine a été instaurée dans le cadre de l'actualisation du PCM de la Ville de Liège, qu'il y aurait lieu d'élargir et d'élargir à la zone à haut niveau de service.

Un aspect positif de l'e-commerce porte toutefois sur le fait que la majorité de ces livraisons sont peu encombrantes, en volume, comme en poids et peuvent donc être traitées pour le «dernier kilomètre» au moyen de petits véhicules électriques et surtout de vélo-cargos. Dans ce contexte, **le projet d'actualisation du PCM de Liège 2019 préconise la création d'un centre de distribution urbaine**, à coordonner avec les besoins des autres villes et communes de la zone urbaine dense.

Exemple de correction – Gouvernance

* GOUVERNANCE EN TERMES DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PUM

La Stratégie Régionale de Mobilité – SRM consacre plusieurs pages à cet enjeu crucial pour concrétiser le PUM et souligne notamment que les bassins de mobilité constituent la bonne échelle, or, les analyses menées dans le cadre du PUM démontrent que **l'arrondissement de Liège constitue un bassin de mobilité pertinent.**

Des outils spécifiques pourront être mis en place pour concrétiser les axes bus structurants et les corridors cyclables, par essence pluri-communaux, tels que la logique de contrats d'axes préconisée par la SRM.

* GOUVERNANCE EN TERMES DE PRIORISATION DES ACTIONS

De multiples interpellations issues de l'enquête publique du projet de PUM portent sur la nécessité :

- **De budgétiser et de prioriser les actions.** Comme expliqué en page 6 du présent rapport adapté, ce n'était pas l'objet du PUM, mais ce doit être une priorité après son approbation ;
- **D'enclencher très rapidement des actions concrètes et volontaristes,** la majorité des acteurs s'accordant sur le respect du principe STOP décrit à l'enjeu 11 en page 54. Les études techniques d'insertion des corridors cyclables devront être menées au plus vite pour rattraper le retard pris en la matière par rapport aux axes bus structurants, afin de pouvoir développer ces deux vecteurs clés de mobilité alternative à la voiture individuelle.

Cet enjeu est d'autant plus fort que l'agglomération liégeoise sera soumise ces prochaines années à de multiples travaux concomitants, qu'il y aura lieu de coordonner (réfection des tunnels ferroviaires sur l'axe Guillemins – Herstal, tram en rive gauche, déploiement progressif des axes bus structurants et des corridors cyclables, Plans Infrastructures et d'Investissement 2019 – 2024, ...).

Planifier, c'est organiser l'avenir. Comme toute autre science, la planification est un domaine qui a évolué. **La planification «stratégique» est une méthode aujourd'hui dépassée.** Elle consistait, une fois les problèmes identifiés et les objectifs fixés, à définir de manière très précise, à long terme (15-20 ans), le fonctionnement de l'objet analysé, puis à mettre en œuvre méthodiquement des éléments du plan arrêté. **Le point faible principal de la planification «stratégique» est évidemment qu'elle**

* GOUVERNANCE EN TERMES DE RESSOURCES HUMAINES *

Si de multiples interpellations issues de l'enquête publique insistent sur la nécessité de ne pas créer une énième instance complexifiant davantage la «lasagne institutionnelle», la Stratégie Régionale de Mobilité explique que «La création de l'AOT, la fusion de la SRWT et des 5 Sociétés TEC, la fusion de la DGO1 et de la DGO2, la création de la Centrale Régionale de Mobilité simplifient le paysage institutionnel et représentent des premières réalisations majeures».

La SRM évoque aussi la nécessité de responsabiliser les acteurs et c'est tout l'enjeu de **constituer un organe de développement territorial et de mobilité telle que préconisée par le PUM ; qui aura pour but de piloter les ressources existantes à mobiliser, de mieux faire travailler les acteurs dans une logique de transversalité, de pluridisciplinarité.**

Cette démarche pourra s'inspirer des «mobilités convenantes», menées en Flandres, qui visent à formaliser les rôles et responsabilités respectifs des différents acteurs impliqués dans la mise en œuvre.

Le Rapport sur les Incidences Environnementales du PUM a toutefois mis en évidence la nécessité de renforcer les équipes opérationnelles, avec par exemple + 6 équivalents temps pleins – ETP – requis pour développer les axes bus structurants, + 4 ETP requis pour les corridors cyclables, + 3 à 4 ETP requis pour l'Agence de la mobilité, ...

MONITORING DU PUM

Le PUM développe des actions clés, primordiales pour atteindre les objectifs fixés notamment par la **Vision FAST 2030.** Le défi ne sera pas uniquement de dégager les ressources humaines et financières pour concrétiser ces actions. C'est l'initiation d'un engouement massif qui est recherchée, en ouvrant l'application du plan à un large panel d'acteurs (usagers, praticiens du transports, universitaires, responsables économiques, etc.).

Cette démarche collective doit miser sur la durée, autour de projets innovants, d'opportunités, ainsi que d'un tableau de bord permettant de piloter et d'apprécier **l'efficacité des politiques menées.** Ce monitoring de la mobilité devra mesurer les réalisations et surtout **l'impact sur la demande en transport,** en regard des objectifs ambitieux de la Wallonie et du PUM.

Les évolutions technologiques permettent déjà d'améliorer de manière substan-

Merci pour votre attention.



TRANSITEC Ingénieurs-Conseils
3, boulevard Frère Orban · B-5000 NAMUR
T +32 (0) 81 22 45 66 · F +32 (0) 81 22 45 68
namur@transitec.net · www.transitec.net



Pluris scrl
85, rue Féttinne – B-4020 LIEGE
T +32 (0) 4 342 01 50 · F +32 (0) 4 344 32 36
info@pluris.be · www.pluris.be



Bruno Bianchet
85, rue Féttinne – B-4020 LIEGE
T +32 (0)4 342 01 50



DVDH
87, quai des Queyries –
F33100 BORDEAUX
T +33 (0)5 47 50 05 93
www.dvdh.fr



ICEDD asbl
Boulevard Frère Orban, 4
B-5000 Namur
T : +32 (0)81 25 04 80
www.icedd.be

