

SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

Arrêté du Gouvernement wallon adoptant le plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège

Le Gouvernement wallon,

1. Visas généraux

- Vu la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ;
- Vu le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales, les articles 7 et 31 ;
- Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, l'article 1^{er}, 3^o ;
- Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 juillet 2017 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement ;
- Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 août 2017 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement ;
- Vu le rapport du 25 avril 2019 établi conformément à l'article 3, 2^o, du décret du 11 avril 2014 visant à la mise en œuvre des résolutions de la Conférence des Nations unies sur les femmes à Pékin de septembre 1995 et intégrant la dimension du genre dans l'ensemble des politiques régionales ;
- Vu le projet de SRM - Stratégie Régionale de Mobilité, approuvée en seconde lecture par le Gouvernement wallon le 9 mai 2019 ;

2. Visas de la procédure PUM (dans l'ordre chronologique)

- Vu la décision du 26 octobre 2017 du Gouvernement wallon d'adopter la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 - F.A.S.T. (Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfert modal) ;
- Vu la décision du 21 juin 2018 du Gouvernement wallon décidant de soumettre le plan urbain de mobilité de l'agglomération liégeoise à évaluation des incidences, de prendre acte de l'avant-projet de plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège et du sommaire de son rapport sur les incidences environnementales, de soumettre le sommaire à la consultation du pôle « Environnement et Mobilité », et l'avant-projet de PUM au Comité d'accompagnement, et à l'Opérateur de transport de Wallonie ;
- Vu l'avis remis par l'OTW le 9 juillet 2018 invitant à interpréter avec précaution les données de mobilité issues de la mobilophonie, en particulier pour les enfants de moins de 12 ans ; à préciser le concept de Chronobus ; à veiller à présenter le concept de lignes de rocade et de lignes interurbaines avec prudence, l'opportunité et le tracé de ces relations restant à préciser ; à reconsidérer l'ordre de priorité de la mise en œuvre, le cas échéant, de la ligne longue du tram de manière à éviter la double correspondance dans la section ouest ;
- Vu l'avis remis le 19 juillet 2018 par le Pôle Environnement (ENV.18.767.CS) sur le projet de table des matières du Rapport sur les incidences environnementales du PUM, abordant quelques considérations de portée générale et procédant à une comparaison de la table des matières proposée avec la législation, accompagnée de remarques spécifiques et recommandations quant au contenu du RIE ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon d'adopter provisoirement le projet de plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège accompagné de son rapport sur les incidences environnementales et de décider de le soumettre à l'enquête publique ;

Attendu que par la même décision, le Gouvernement wallon a chargé le Ministre de la Mobilité de :

- soumettre les documents soumis à l'enquête publique, soit le rapport du PUM et son RIE, à l'avis des Pôles « Mobilité » et « Environnement » du CESE Wallonie dans le même calendrier que pour l'enquête publique ;
- transmettre, pour information, ces mêmes documents aux autorités des provinces du Limbourg belge et néerlandais, ainsi qu'à celles de la *Städteregion Aachen*, en les informant de ce même délai dans lequel elles peuvent faire parvenir leurs remarques éventuelles ;
- poursuivre la procédure de manière à pouvoir recueillir l'avis des 24 communes de l'arrondissement pour le jeudi 21 février 2019 au plus tard ;

Vu l'enquête publique qui s'est déroulée du 12 novembre 2018 au 7 janvier 2019 inclus et les séances d'information des mardi 20 novembre 2018 à 18h00 à Saive, lundi 26 novembre 2018 à 18h00 à Remouchamps et mardi 27 novembre 2018 à 19h00 à Liège ;

Vu l'avis du pôle « Environnement » du 10 décembre 2018 ;

Vu l'avis du pôle « Mobilité » du 7 janvier 2019 ;

Vu l'avis de la Province Limburg (BE) du 16 janvier 2019 ;

Vu l'avis de la Province Limburg (NL) du 19 janvier 2019 ;

Vu la décision du Comité restreint créé par le Cahier spécial de Charges, dont les missions sont de veiller à la bonne fin d'étapes intermédiaires, tout en permettant un suivi fluide du processus, de proposer à l'approbation des communes, une version du PUM modifiée pour répondre aux réclamations de l'enquête et aux avis des instances consultées ; que cette manière de procéder permettait aux communes de se prononcer sur un texte intégré, évitant la qualification délicate de leur avis au regard du prescrit de l'article 7 du décret du 1^{er} avril 2004 ;

Vu les avis des Conseils communaux des communes de l'agglomération urbaine ;

Vu la déclaration environnementale élaborée conformément à l'article 31, alinéa 1^{er} du décret du 1^{er} avril 2004, annexée au présent arrêté ;

3. Motivation générale

Considérant qu'en vertu de l'article 3 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale, le plan urbain de mobilité doit poursuivre les objectifs suivants :

- l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de l'agglomération urbaine ;
- la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement ;
- la coordination de tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité ;

Considérant que le plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège répond à ces objectifs par son Plan d'action portant successivement sur la gestion de la demande, sur la mobilité piétonne et la micro-mobilité, sur la mobilité cyclable, sur les transports en commun routiers et ferroviaires, sur l'intermodalité, sur le réseau routier, sur le transport de marchandises, sur la sécurité routière et sur les zones d'enjeux ; ainsi que par la définition d'une série d'actions prioritaires afin d'assurer la mise en œuvre de ces différentes stratégies, et par le dispositif de gouvernance et de suivi de mise en œuvre proposé ;

Considérant que le RIE atteste de la cohérence de la stratégie développée de la sorte par le PUM pour atteindre les objectifs fixés par le décret, et ce en synergie avec les objectifs de développement durable poursuivis par un grand nombre d'outils européens [dont le « Livre blanc sur les transports - Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources (2011)] et régionaux (dont le Plan Air Climat Énergie - PACÉ 2016 - 2022 , ou encore le projet de Schéma de développement territorial - SDT) ;

Considérant que le projet de plan urbain de mobilité transcrit au cas d'espèce de l'agglomération urbaine de Liège les objectifs de report modal poursuivi par la Vision FAST 2030, et pose comme principe directeur le respect du principe STOP tant au niveau de son élaboration que de sa mise en œuvre, ledit principe imposant aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons (Stappers) ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer) et finalement aux voitures individuelles et aux camions (Privé vervoer) ;

Considérant que, sans préjudice des considérations plus précises exposées ci-dessous, de nombreux avis reçus par le biais de l'enquête publique ou ceux sollicités par le Gouvernement wallon en application du décret du 1^{er} avril 2004 (auprès des villes et communes du périmètre du plan, des Pôles « Mobilité » et « Environnement » du CESE Wallonie, des *Provincie Limburg* (BE) et *Provincie Limburg* (NL) saluent la démarche et appuient la stratégie de mobilité durable proposée par le projet de plan, notamment en soulignant, pour nombre d'entre eux, la nécessité de mettre en œuvre le plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège dans le strict respect du principe dit « STOP », principe consacré par ledit plan ;

4. Réponses aux Pôles « Environnement » et « Mobilité »

Considérant qu'en application de la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon, et ce conformément à l'article 6, § 2, du décret du 1^{er} avril 2004, les Pôles « Mobilité » et « Environnement » du CESE Wallonie ont été invités à remettre un avis sur le projet de plan urbain de mobilité et le rapport sur les incidences environnementales y afférent dans le délai de l'enquête publique ;

Considérant que le projet de plan et le rapport sur les incidences environnementales y afférent ont été présentés par les auteurs d'études le 15 novembre 2018 aux Pôles « Mobilité » et « Environnement » réunis ;

4.1. Pôle « Environnement »

Considérant que le pôle « environnement » a formulé des observations et recommandations dans un avis daté du 10 décembre 2018 (ENV.18.123.AV) ;

Considérant que, même s'il regrette la faiblesse du chapitre « Facteurs climatiques et gestion énergétique, émission et autres nuisances » et le manque d'analyse des impacts de la mise en œuvre du plan urbain de mobilité relativement au transport de marchandises, le pôle « Environnement » estime que le rapport sur les incidences environnementales répond à l'annexe du décret du 1^{er} avril 2004 et contient les éléments nécessaires à la prise de décision à l'exception de ceux relatifs au projet de liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux - Beaufays pour lequel l'alternative zéro aurait dû être étudiée afin d'évaluer, notamment, les reports modaux et leurs impacts ;

Considérant que le chapitre « Facteurs climatiques et gestion énergétique, émission et autres nuisances » est adéquat et suffisant, en ce que le RIE recommande d'étoffer les réseaux de mesures de qualité de l'air, puis, sur la base de ces données, de modéliser les différentes émissions à l'échelle de l'agglomération ; qu'il recommande, plutôt que des mesures ponctuelles, une action de fond (réduction du nombre des véhicules plus polluants, action de réduction des vitesses, gestion des flux par système de transport intelligent, mise en place de zones à basses émissions ; transfert modal vers des modes plus durables, dont le train, le tram et les axes de bus haut niveau de service, à convertir vers des motorisations électriques ou hybrides) ;

Considérant que l'analyse des impacts de la mise en œuvre du plan urbain de mobilité relativement au transport de marchandises est aussi adéquate et suffisante, étant entendu que les éléments disponibles (données ViaPass relatives aux flux de poids-lourds) ont été pris en compte ; que le charroi routier bénéficiera du report de volumes de trafic de véhicules légers obtenu suite au transfert modal vers des modes de déplacement alternatifs ; que, contrairement aux déplacements de personnes très majoritairement à l'échelle de l'agglomération, les flux de marchandises sont très majoritairement effectués sur de beaucoup plus longues distances ; que ces dimensions relèvent de la Stratégie Régionale de Mobilité-volet marchandises, en cours d'étude ; que le volet « logistique urbaine » fera l'objet d'une attention particulière dans le cadre des Plans Communaux de mobilité ;

Considérant que si le rapport sur les incidences environnementales n'évoque pas, *sensu stricto*, une alternative zéro, il envisage bien les conséquences d'une absence de réalisation de la liaison Cerexhe-Heuseux - Beaufays ;

Considérant qu'il conclut que la réalisation du contournement sud-est (soit la liaison Cerexhe-Heuseux – Beaufays) est indispensable pour quatre raisons :

- Elle permet d'assainir d'autres axes routiers en termes de transit que les rives de Meuse et les quais de la Dérivation : rues d'Ans et des Français, transit par les quartiers de St-Leonard, d'Outremeuse, du Longdoz, ... ;
- Elle est nécessaire pour répondre aux besoins d'accessibilité du flanc sud-est de
- L'agglomération et d'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- Elle est aussi nécessaire compte tenu de la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe, donc de la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles ;

Considérant qu'il s'en déduit que, sans la réalisation de la liaison, ces objectifs du plan ne peuvent pas être atteints, mettant ainsi en péril l'équilibre global proposé ;

Considérant que ces éléments suffisent à statuer en connaissance de cause ;

Considérant que, pour s'assurer de son suivi dans le cadre de la mise en œuvre de la liaison, le plan est adapté et intègre une liste d'une dizaine de mesures complémentaires qu'il y aura lieu d'intégrer aux réflexions dans le cadre de l'étude d'incidences sur le projet ;

Considérant qu'à cet égard, le plan urbain de mobilité intègre les enseignements du rapport sur les incidences environnementales et précise les conséquences négatives d'une absence de réalisation de la liaison :

- les fortes charges de trafic présentes sur les quais de la Dérivation ne pourraient pas être déviées en volumes suffisants sur d'autres itinéraires ni sur des transports publics structurants ;
- l'insertion du corridor cyclable projeté le long de la Dérivation ne pourrait pas se poursuivre en traversée de ville ; les études en vue de l'actualisation du PCM de Liège ayant montré que le seul passage potentiel entre les ponts d'Amercœur et de Huy est par les quais ;
- les quartiers de part et d'autres de la Dérivation, comme les villages parallèles au tracé de la liaison sur les coteaux de la vallée de la Vesdre, ne seraient pas soulagés ;

Considérant que le pôle « Environnement » est défavorable au projet de liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux - Beaufays au regard des fortes incidences négatives sur l'environnement de ce projet, mises en évidence par le rapport sur les incidences environnementales, et de la poursuite de la périurbanisation qu'il induirait ;

Considérant que le plan urbain de mobilité n'envisage la réalisation de la liaison Cerexhe-Heuseux - Beaufays que dans de strictes conditions ; qu'il précise qu'une douzaine de mesures concrètes et emblématiques en termes de réductions de capacité automobile ont été prises en considération par le modèle, issues du projet du tram, de l'étude des 14 axes bus structurants, des études en vue de l'actualisation du PCM de la Ville de Liège et d'autres études plus ponctuelles ; qu'il conclut que son approche confirme la pertinence de la liaison, qui permet d'adopter le même niveau de volontarisme en rive droite qu'en rive gauche de la Meuse, en accord avec la Vision FAST 2030 d'évolution des parts modales ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales valide cette approche en admettant que « le projet de PUM préconise l'aménagement de CHB, non pour diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales établit aussi qu'il n'existe pas d'alternative crédible au tracé et que donner un gabarit routier à la liaison est problématique ;

Considérant que les autres observations du Pôle « Environnement » soit ne sont pas du ressort du plan urbain de mobilité, soit sont rencontrées par lui, soit relèvent de son exécution ;

Considérant que, ce projet de nouvelle liaison mis à part, le pôle « Environnement » a remis un avis favorable sur le projet de plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège ; que le pôle estime que cette démarche est essentielle pour la mobilité de l'agglomération liégeoise et que sa concrétisation constituera une avancée majeure pour celle-ci, qu'il formule d'ailleurs une série de recommandations pour sa mise en œuvre rapide ;

Considérant enfin que le projet de plan intègre plusieurs recommandations du pôle « Environnement » comme la mise en œuvre rapide des mesures de gestion de la demande, de réalisation des corridors cyclables et des axes bus structurants, la mise en place du système ITS, et des actions sur le long terme afin de réduire les niveaux d'exposition aux polluants atmosphériques et sonores ;

4.2. Pôle « Mobilité »

Considérant que le pôle « Mobilité » a formulé des commentaires généraux et particuliers dans un avis daté du 7 janvier 2019 (MOB.19.1.AV) ;

Considérant que le pôle « Mobilité » salue l'élaboration d'un plan urbain de mobilité pour l'agglomération de Liège mais a commenté le projet de plan en insistant principalement sur des éléments relevant de la mise en œuvre des recommandations et actions proposées par celui-ci ;

Considérant que le pôle « Mobilité » juge indispensable que les mesures parallèles garantissant le report modal visé dans la Vision FAST 2030 soient effectives antérieurement à la construction de la liaison Cerexhe-Heuseux - Beaufays ;

Considérant que le PUM prévoit l'application du principe STOP, organisant les actions d'abord sur l'offre et les infrastructures en faveur des piétons, puis des cyclistes, puis de transports publics et enfin et seulement en faveur des modes motorisés individuels, ce qui rencontre cette critique ;

Considérant enfin que le projet de plan a été modifié pour intégrer plusieurs recommandations du pôle « Mobilité », notamment sur la prise en compte des besoins des piétons, sur l'intermodalité, sur le rôle de l'Autorité organisatrice de transport - AOT en matière de transport public, sur l'utilisation du vocable « Mobipôle » ;

5. Avis des provinces frontalières

Considérant qu'en application de la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon, et ce conformément à l'article 30 du décret du 1^{er} avril 2004, la Province Limburg (BE), la Province Limburg (NL) et la Städteregion Aachen ont été invitées à remettre un avis sur le projet de plan urbain de mobilité et le rapport sur les incidences environnementales y afférent dans le délai de l'enquête publique ;

Considérant que la Province Limburg (BE) et la Province Limburg (NL) ont fait part d'observations et de commentaires dans des avis qui ont été transmis après la fin du délai de l'enquête publique soit respectivement les 16 et 19 janvier 2019, et que la Städteregion Aachen (DE) n'a pas remis d'avis ;

Considérant que dans leur avis les Province Limburg (BE) et Province Limburg (NL) saluent la volonté d'améliorer l'interconnexion des réseaux cyclables, soulignent l'importance du renforcement des connexions ferroviaires entre nos territoires, plaident pour un dialogue entre nos territoires sur ces questions dans le cadre de la mise en œuvre du plan urbain de mobilité ;

Considérant que la Province Limburg (BE) conclut que les actions envisagées par le PUM ne dégradent pas la qualité des liaisons entre les deux zones, tout en suggérant d'informer également les communes limbourgeoises les plus proches de Liège ;

6. Enquête publique

Considérant que les formalités de l'enquête publique telles que prévues par l'article 6 du décret du 1^{er} avril 2004 ont été respectées ;

Considérant qu'il ressort principalement de l'analyse des résultats de l'enquête publique les préoccupations présentées ci-après en fonction de leur occurrence au sein des avis reçus :

- le projet de liaison Cerexhe-Heuseux – Beaufays ;
- la politique cyclable ;
- le transport en commun ;
- la gouvernance ;
- les déplacements piétons – PMR ;
- le plan d'actions et le monitoring du plan ;
- les problématiques climat, qualité de l'air et nuisances ;
- le transport des marchandises ;
- l'accessibilité du domaine universitaire du Sart-Tilman.

6.1. Le projet de liaison Cerexhe-Heuseux – Beaufays

Considérant à propos de la liaison Cerexhe-Heuseux - Beaufays, qu'il importe, tout d'abord de souligner que le projet intégré au plan inclut déjà les multiples remarques issues de l'étude d'incidences sur l'environnement réalisée en 2007 ;

Considérant qu'en réponse aux réclamations, le projet de plan a été adapté pour intégrer une liste d'une dizaine de mesures complémentaires qu'il y aura lieu d'intégrer aux réflexions dans le cadre d'une deuxième étude d'incidences sur le projet ; qu'à propos de cette deuxième étude, le plan dispose que sa réalisation « 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 » ;

Considérant que, pour le surplus, comme rappelé ci-dessus, le plan urbain de mobilité transcrit au cas d'espèce de l'agglomération urbaine de Liège les objectifs de report modal poursuivi par la Vision FAST 2030, et pose comme principe directeur le respect du principe STOP ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales conclut que le projet de liaison tel qu'envisagé est pertinent dans une vision multimodale des déplacements de l'arrondissement renforcée par l'approche sensiblement plus volontariste telle que proposée par le projet de plan, ce qui permettrait d'adopter le même niveau de volontarisme tant en rive droite qu'en rive gauche de la Meuse, en accord avec la Vision FAST 2030 et ce dans le respect du principe STOP ;

6.2. Autres points

Attendu que le projet de plan urbain de mobilité a été modifié pour prendre en compte les préoccupations principales exprimées dans le cadre de l'enquête publique ;

6.2.1. Modifications générales

Considérant que plusieurs modifications ont été intégrées au chapitre « introduction » :

- Rappel de l'objet du PUM et des échelles de pertinence pour traiter des différents sujets entre la Stratégie Régionale de Mobilité et les Plans Communaux de Mobilité ;
- Ajout d'un chapitre confirmant la cohérence entre le SDALg, le PUM, le SDT et la SRM ;
- Rappel du rôle d'orientation à moyen - long termes et de la demande de la Région de ne pas figer les priorités de mise en œuvre ; qui doivent faire l'objet d'études dédiées pour identifier les ressources humaines et budgétaires requises.

Considérant qu'à propos de la gestion de la demande, les modifications suivantes ont été apportées :

- chapitre 3.1.1 : ajout d'un paragraphe sur l'éducation aux alternatives à la voiture, avec plusieurs exemples ;
- chapitre 3.5.1 : ajout d'une proposition de doter les Mobipoints et Mobipôles de stewards pour guider et informer les usagers ;
- chapitre 4.1 : ajout d'un atout de la démarche FlexiTEC en terme d'outil pour (in-)former les usagers quant aux alternatives de mobilité ;
- chapitre 3.1.2 : ajout d'un chapitre développant la nécessité d'informer et de sensibiliser les usagers par des campagnes de communication sur les alternatives à la voiture individuelle, incluant les coûts, la fiscalité.

6.2.2. Modifications particulières pour répondre aux remarques

Considérant que d'autres modifications ont été apportées au projet de plan pour rencontrer des remarques plus thématiques :

6.2.2.1. La politique cyclable

Considérant qu'en ce qui concerne la politique cyclable, les modifications suivantes ont été apportées au chapitre 3.3. qui a été sensiblement étoffé, avec notamment :

- un descriptif des fondamentaux à atteindre pour mettre en œuvre les corridors cyclables ;
- la nécessité de mener une étude d'insertion des corridors cyclables similaires en degré de réflexion comme en concertation avec l'étude des 14 axes bus structurants ;
- des corrections de certains itinéraires.
- l'intégration du budget annoncé par le projet de SRM de 15€/an/habitant en développement du réseau.

6.2.2.2. Le transport en commun

Considérant qu'à propos des transports en commun, des adaptations ont été apportées, notamment aux :

- chapitre 2.1.4 : concernant les réflexions en cours sur la liaison Liège – Visé – Maastricht dans le cadre du projet *Eurekarail* ;
- chapitre 3.1.4 : à propos de prolongements et / ou de précisions d'itinéraires pour les axes structurants L10 – Fléron, L112 – Ans, et les propositions de lignes de bus de rocade ;
- chapitre 4.1 des priorités de mise en œuvre, quant à la nécessité d'accélérer le déploiement de la nouvelle ligne BHNS L148 en accompagnement des travaux du tram, ainsi que sur le besoin de réaliser le plus rapidement possible le tracé long du tram, reliant Jemeppe à Herstal.

Considérant que le plan intègre désormais un paragraphe sur les ressources humaines conséquentes à déployer pour mettre en œuvre les 5 BHNS, 10 Chronobus, ainsi que les lignes périphériques ;

6.2.2.3. La gouvernance

Considérant que le thème de la gouvernance a été développé au chapitre 4.2, avec notamment :

- des explications sur les modalités de priorisation des actions en termes de mise en œuvre et la promotion d'une planification opportuniste des projets, par paquets de mesures complémentaires ;
- l'insertion dans le rapport du PUM de développements menés dans le RIE concernant l'ampleur des ressources humaines à mobiliser pour mettre en œuvre la stratégie de gestion de la demande, les 15 corridors cyclables et les 15 axes bus structurants ;
- des compléments concernant le monitoring du PUM, avec notamment un éclairage spécifique sur la nécessité de soigner la coordination des importants chantiers attendus à court-moyen termes dont notamment le tramway.

Considérant que, pour le surplus, la mise en place des outils de gouvernance relève de l'exécution du PUM et non de son élaboration ;

6.2.2.4. Les déplacements piétons – PMR

Considérant que le thème des déplacements piétons - PMR a été développé par l'ajout du chapitre 3.2, avec notamment :

- un paragraphe sur la pyramide d'âge et le vieillissement de la population à anticiper qui justifient d'investir dans des aménagements d'accessibilité universelle, répondant à l'ensemble des causes de mobilité réduite ;
- un paragraphe sur la nécessité pour les villes et communes de l'arrondissement de mener un plan piéton, dans l'esprit des "PAVE" en France (plan de mise en accessibilité des voiries et espaces publics) ;
- intégration des services de micro-mobilité type trottinettes, *overboard*, *solowheel* ; tant en termes d'insertion de leurs itinéraires que de stationnement ;
- intégration de cette approche volontariste dans chaque aménagement et permis d'urbanisme, notamment en veillant à soigner l'aménagement des abords des projets dans les conditions des permis et d'inclure des charges d'urbanisme pour assurer les continuités (effet réseau) ;

6.2.2.5. Le plan d'actions et le monitoring du plan

Considérant qu'en ce qui concerne l'établissement d'un plan d'action et d'un monitoring, le PUM rappelle son rôle d'orientation à moyen - long termes, en faveur de projets qui reposent sur la coordination de décisions et de budgets communaux et régionaux de source très diversifiée ; que, pour le surplus, il s'indique de ne pas figer les priorités de mise en œuvre qui doivent faire l'objet d'études dédiées pour identifier les ressources humaines et budgétaires requises ;

Considérant la nécessité, pour assurer ce suivi, d'impliquer activement, aux côtés des autorités locales, les directions générales du Service public de Wallonie impliquées dans la réalisation et le suivi 6 ambitions du PUM (soit principalement le SPW Territoire, Logement, Patrimoine, Énergie pour l'ambition 1 et 3, le SPW Économie, Emploi, Recherche pour l'ambition 2, le SPW Agriculture, Ressources naturelles et Environnement pour les ambition 3, 4 et le suivi des incidences environnementales, le SPW Mobilité-Infrastructure pour les ambition 5 et 6, ainsi que le SPW Intérieur et Affaires sociales pour assurer le lien avec les PDU, la SOFICO et l'ISSeP) ; qu'en conséquence, l'action prioritaire de mise en œuvre du PUM est la mise en place du cadre de gouvernance ;

Considérant que le PUM établit qu'après la mise en place du cadre de gouvernance, les actions prioritaires sont le dégagement des ressources nécessaires pour la création des corridors vélos et la concrétisation progressive des axes de bus ;

Considérant que le PUM intègre un tableau de suivi de sa mise en œuvre qui définit la priorité de chacune des actions à mettre en œuvre ;

Considérant qu'il convient de rappeler qu'en tout état de cause, les articles 9 et 10 du décret du 1^{er} avril 2004 imposent au Gouvernement de rédiger un rapport annuel destiné à apprécier l'efficacité des politiques menées en comparant leurs résultats aux objectifs assignés et aux moyens budgétaires disponibles et à évaluer les adaptations à apporter, le cas échéant, au plan urbain de mobilité et aux plans communaux de mobilité à l'intérieur de l'agglomération urbaine ; que dans le rapport soit aussi intégré le suivi des incidences notables sur l'environnement de la mise en œuvre du plan urbain de mobilité et les éventuelles mesures correctrices à engager ;

6.2.2.6. Les problématiques climat, qualité de l'air et nuisances

Considérant que le PUM pose le constat de l'absence actuelle de données pertinentes quant à l'impact de la mobilité sur le climat, la qualité de l'air et les nuisances sonores ; qu'en conséquence, il propose, prioritairement, de mettre en place un réseau de mesures complétant le réseau existant et de modéliser la zone du PUM afin de pouvoir extrapoler des comportements de mobilité les émissions de pollutions sonores et atmosphériques ;

Considérant qu'en réponse aux réclamations de l'enquête, le PUM a été complété par l'ajout du besoin de développer une stratégie de lutte contre les pics de pollution ;

6.2.2.7. Le transport de marchandises

Considérant que le thème du transport de marchandises a été développé par l'ajout du chapitre 3.7, avec notamment :

- la justification du fait que le transport de marchandises déborde largement du périmètre du PUM et doit être traité à l'échelle wallonne. Il s'agit d'ailleurs du deuxième volet de la Stratégie Régionale de Mobilité qui traite des marchandises ;
- le développement du chapitre sur la logistique urbaine, à gérer rapidement compte tenu de la forte croissance de l'e-commerce et des besoins en livraisons associés ;
- un chapitre par mode listant les principaux enjeux pour les transports de marchandises fluvial, ferroviaire, routier et aérien.

Considérant, par ailleurs, que les chapitres 1.1.5 activités économiques et 1.1.6 commerces se clôturent par l'ajout d'une page évoquant la nécessité d'assurer une localisation des activités économiques cohérente avec le projet de SDT ;

Considérant enfin que le rapport évoque dans plusieurs chapitres le fait que les flux de poids-lourds sont désormais bien connus des Autorités grâce à l'outil ViaPass qui permet de quantifier les flux de poids-lourds sur la totalité des réseaux routiers régional comme communaux ;

6.2.2.8. L'accessibilité du domaine universitaire du Sart-Tilman

Considérant les compléments apportés au rapport insistant sur le caractère stratégique de la L148 dès le très court terme car elle permettra de pallier aux gênes que rencontreront les usagers en rive gauche de la Meuse durant les travaux du tram ; que sa mise en œuvre doit donc être concrétisée avant lesdits travaux, à minima pour la variante de tracé rejoignant la L48 au pont de Fragnée ; que, de plus, la ligne express Liège – Sart Tilman – Marche-en-Famenne fonctionnera dès avril 2019 ;

7. Avis du parlement

Considérant la motion adoptée en séance plénière du 30 avril 2019 demandant au Gouvernement wallon :

- de finalise le PUM ;
- de geler la mise en œuvre de CHB tant que le tram et le Réseau express liégeois n'auront pas été réalisés ;
- à l'issue de la réalisation des infrastructures visées au point précédent, de réaliser une actualisation du PUM couplée à une étude sur l'impact climatique des projets routiers à éventuellement mener.

Considérant le Chapitre III, titre II, du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

8. Avis des communes

Considérant que les communes de l'agglomération urbaine, à savoir les 24 villes et communes de l'Arrondissement administratif de Liège, ont été invitées à se prononcer pour le 21 février 2018 au plus tard sur le projet de plan, tel que modifié suite à la tenue de l'enquête publique, accompagné du rapport sur les incidences environnementales y afférent ;

Considérant que 23 villes et communes ont remis un avis dans le délai prescrit, voir le tableau récapitulatif en annexe du présent arrêté ;

Considérant que les 8 communes suivantes ont émis un avis favorable sans réserve en approuvant le projet de plan : Ans, Aywaille, Awans, Dalhem, Flémalle, Juprelle, Neupré et Saint-Nicolas ;

Considérant que les 11 communes suivantes ont émis un avis favorable mais assorti de considérations : Bassenge, Beyne-Heusay, Chaudfontaine, Comblain-au-Pont, Esneux, Fléron, Herstal, Liège, Oupeye, Trooz et Visé ;

Considérant que les considérations émises soit ne relèvent pas du ressort du PUM soit n'en relèvent pas de l'échelle mais bien d'échelle communale ou infra-communale, soit soulignent l'importance d'éléments consacrés ou de questions abordées par le projet de plan soit, enfin, visent à attirer l'attention du Gouvernement wallon sur les modalités de mise en œuvre et les moyens nécessaires à l'exécution de la stratégie portée par le projet de plan ;

Considérant que, dans son avis la Commune d'Esneux considère que le pôle d'Esneux devrait, tout comme celui de Tilff, être intégré à la zone à haut niveau de service définie par le projet de plan ;

Considérant qu'il n'y a pas lieu d'intégrer ce pôle au sein de ladite zone car, vu la densité de population, cette partie du territoire ne sera pas desservie par des lignes de bus dites chronobus ou à haut niveau de service, le projet de plan recommandant pour ces zones dites « corridors métropolitains » le rabattement vers les axes ferroviaires existants ;

Considérant que dans leurs avis respectifs la Ville de Visé et la Commune de Bassenge considèrent que la Ville de Visé devrait être intégrée, tout comme le pôle de Cheratte, à la zone à haut niveau de service définie par le projet de plan ;

Considérant qu'il n'y a pas lieu d'intégrer le pôle de Visé au sein de ladite zone car la densité de population de cette partie du territoire ne justifie pas sa desserte par des lignes de bus dite chronobus ou à haut niveau de service, le projet de plan recommandant en matière de transport public pour ces zones dites « corridors métropolitains » le rabattement vers les axes ferroviaires existants ;

Considérant qu'il est fait allusion dans le rapport à la mise à l'étude de la réouverture (partielle ou totale) du barreau autoroutier A601 et le cas échéant à la construction d'un échangeur donnant accès au P+R ferroviaire de Milmort ;

Considérant que les 4 communes suivantes ont remis un avis favorable mais conditionné : Blegny, Seraing, Soumagne et Sprimont ;

Considérant que la Commune de Blegny conditionne son avis à l'ajout dans le projet de plan d'un 15^{ème} corridor cyclable Liège-Jupille-Saive-Barchon-Blegny-Dalhem-Aubel ;

Considérant que la définition finale des corridors vélos relève de l'exécution du plan urbain de mobilité et que ceux qui sont actuellement identifiés par le projet de plan sont susceptibles d'évoluer ;

Considérant qu'il faut également rappeler que si un corridor cyclable est, par définition, une liaison cyclable continue, toute liaison cyclable continue n'a pas nécessairement toutes les caractéristiques d'un corridor tel qu'envisagé par le plan urbain de mobilité ;

Considérant que le projet de plan énonce que « des études nouvelles devront être menées à l'occasion de la mise en œuvre sur les thèmes suivants : (...) la mise en œuvre des corridors cyclables, qui devra faire l'objet d'une étude détaillée complémentaire, similaire à celle réalisée pour les axes bus structurants, dans le même esprit de concertation avec les communes et les acteurs concernés. » ; que c'est donc dans le cadre de la mise en œuvre du plan que la faisabilité de cette demande sera examinée, en concertation avec tous les acteurs ;

Considérant que la Ville de Seraing approuve le projet de plan « exception faite de la zone de mutabilité appliquée à Bonnelles dans le cadre de l'ambition 1, et d'un enjeu commercial non porteur de spécificité en matière de thématique commerciale dans le cadre de l'ambition 2 » ;

Considérant que la réserve émise par la Ville de Seraing, qui semble porter uniquement sur des éléments issus du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège et de sa stratégie territoriale, ne remet pas en question la stratégie de mobilité portée par le projet de plan urbain de mobilité ; qu'il en est donc pris acte ;

Considérant que dans son avis la Commune de Soumagne approuve le projet de plan urbain de mobilité à condition que sa mise en application réponde impérativement au principe STOP en particulier pour déterminer l'ordre de priorité des futurs aménagements et infrastructures ainsi que des moyens financiers et humains qui devront être attribués pour sa mise en œuvre ;

Considérant que comme rappelé *supra* le principe STOP comme principe directeur d'établissement et de mise en œuvre du plan urbain de mobilité est un élément essentiel de la stratégie proposée par le plan ; qu'en conséquence l'avis de la Commune de Soumagne ne fait qu'appuyer fortement cette approche ;

Considérant que la Commune de Sprimont remet un avis favorable conditionnel sollicitant la prolongation d'un corridor cyclable depuis Beaufays et formulant certaines exigences liées à l'offre en transport public régional ;

Considérant que la Commune de Sprimont considère que le renforcement des tronçons routiers stratégiques de l'agglomération par la création de la liaison CHB « doit être encadré par la création de systèmes qui limiteront les impacts sur l'environnement ainsi que l'urbanisation autour du nouvel axe afin d'éviter l'étalement urbain ou la densification des zones déjà urbanisées. Il est toutefois opportun d'étudier toutes les alternatives possibles à la création de ce nouvel axe routier » ;

Considérant comme évoqué *supra* que le plan stipule que l'étude d'incidences sur l'environnement du projet de liaison Cerexhe-Heuseux – Beaufays doit être actualisée et qu'elle devra être attentive à ces questions, et que la mise en œuvre de la liaison est envisagée dans le cadre de la mise en place de nouvelles mesures d'accompagnement par rapport à celles du 1^{er} projet de liaison qui avait été soumis à étude d'incidences, ces mesures visant à atteindre un équilibre infrastructurel par la réduction forte de la capacité automobile en zone urbaine dense en compensation d'un accroissement en périphérie ;

Considérant que comme expliqué *supra* la définition du périmètre exact des corridors vélos sera réalisée par le biais d'études d'une autre échelle que celle du plan urbain de mobilité ; que c'est donc dans le cadre de la mise en œuvre du plan que la faisabilité de la demande de prolongation d'un corridor cyclable depuis Beaufays sera examinée, en concertation avec tous les acteurs ;

Considérant enfin que les différentes demandes ou points d'attention en matière de définition opérationnelle de l'offre de transport public régional seront prises en considération dans le cadre des missions respectives de l'AOT et de l'OTW, et relèvent de l'exécution du plan urbain de mobilité dans le respect des recommandations qu'il porte en la matière ;

Considérant que la commune de Grâce-Hollogne n'a pas remis d'avis ;

Attendu que les conseils communaux de la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins les deux tiers de la population ont émis un avis favorable sur le projet de plan urbain de mobilité de l'agglomération liégeoise ; qu'en conséquence, en vertu de l'article 7 du décret du 1^{er} avril 2004, le plan urbain de mobilité peut être adopté ;

Considérant qu'en vertu de l'article 31 du décret du 1^{er} avril 2004, concomitamment à l'adoption du plan, doit être élaborée une déclaration environnementale résumant la manière dont les considérations environnementales ont été intégrées dans le plan et dont le rapport sur les incidences environnementales, les avis, réclamations et observations émis sur le projet de plan ont été pris en considération, ainsi que les raisons des choix du plan tel qu'adopté, compte tenu des autres solutions raisonnables envisagées ;

Considérant que la déclaration environnementale annexée au présent arrêté répond au prescrit du décret ;

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et des Transports ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Le Gouvernement adopte le plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège en annexe au présent arrêté.

Art. 2. Le Gouvernement adopte la déclaration environnementale en annexe au présent arrêté.

Art. 3. Le Gouvernement postpose la décision de mise en œuvre de CHB après la réalisation du Tram de Liège et du Réseau express liégeois.

Art. 4. Le plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège et la déclaration environnementale y afférente seront portés à la connaissance des communes et du public par le biais d'une publication sur le portail internet de la mobilité en Wallonie du SPW.

Art. 5. La déclaration environnementale sera notifiée, pour information, accompagnée d'une copie du plan urbain de mobilité, aux pôles « Environnement » et « Mobilité » du Conseil économique, social et environnemental de Wallonie.

Art. 6. Le Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

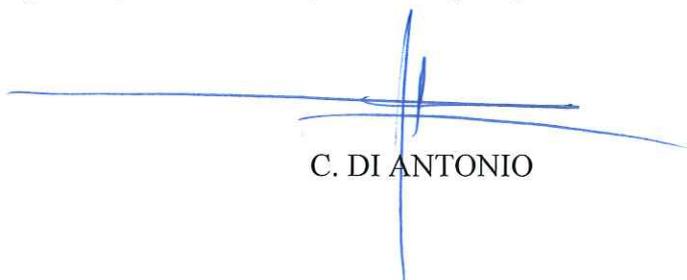
Namur, le 16 mai 2019.

Pour le Gouvernement,

Le Ministre-Président,

W. BORSUS

Le Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du Territoire,
des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping horizontal and vertical strokes, positioned above the name C. DI ANTONIO.

C. DI ANTONIO

Annexe I

Plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège

Annexe II

Déclaration environnementale et RIE

Annexe III

Tableau récapitulatif des avis reçus des villes et communes du périmètre du plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège

Ans	04/02/2019	28.238
Awans	19/02/2019	9.353
Aywaille	19/02/2019	12.405
Bassenge	21/02/2019	8.986
Beyne-Heusay	18/02/2019	12.019
Blegny	31/01/2019	13.300
Chaufontaine	19/02/2019	20.935
Comblain-au-Pont	04/02/2019	5.381
Dalhem	31/01/2019	7.412
Esneux	21/02/2019	12.889
Flémalle	14/02/2019	26.174
Fléron	19/02/2019	16.495
Grâce-Hollogne	/	22.541
Herstal	18/02/2019	39.958
Juprelle	19/02/2019	9.288
Liège	04/02/2019	197.355
Neupré	19/02/2019	9.934
Oupeye	31/01/2019	25.297
Saint-Nicolas	04/02/2019	24.251
Seraing	28/01/2019	64.270
Soumagne	18/02/2019	16.888
Sprimont	19/02/2019	14.645
Trooz	18/02/2019	8.172
Visé	18/02/2019	17.767
TOTAL		623.953