

DÉCLARATION ENVIRONNEMENTALE
du projet de Plan Urbain de Mobilité ou
« PUM »
de l'Arrondissement de Liège

Table des matières

1 CONTENU DE LA DÉCLARATION ENVIRONNEMENTALE	3
2 MANIÈRE D'INTÉGRER LE RIE ET LES <i>CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES</i> DANS LE PUM.....	4
3 PHASE D'ENQUÊTE ET DEMANDES D'AVIS.....	5
3.1 CALENDRIER ET ORGANISATION DE L'ENQUÊTE.....	5
3.2 STATISTIQUES DES AVIS REÇUS.....	5
3.2.1 <i>Envois circulaires</i>	6
3.2.2 <i>Collationnement des avis non circulaires</i>	6
3.3 PRÉSENTATION AUX PÔLES ENVIRONNEMENT ET MOBILITÉ ET AVIS REÇUS (AVIS EN ANNEXE ET RÉSUMÉ AUX POINTS 5.1 ET 5.2)	7
3.4 CONSULTATION DES CONSEILS COMMUNAUX ET STATISTIQUES DES AVIS REÇUS.....	7
4 COMMENT LE PUM INTÈGRE-T-IL LES RECOMMANDATIONS DU RIE.....	8
4.1 RÉPONSES DU PUM PAR RAPPORT AU MAINTIEN DE CHB	10
4.1.1 <i>Un contournement sud-est pour préserver l'agglomération liégeoise.....</i>	<i>10</i>
4.1.2 <i>Et pour les alternatives de tracé de CHB ?.....</i>	<i>10</i>
4.1.3 <i>Et pour une variante plus légère du tracé initial de CHB ?</i>	<i>11</i>
5 SYNTHÈSE DES AVIS ET DES RÉCLAMATIONS ET OBSERVATIONS ÉMISES LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....	12
5.1 PÔLE ENVIRONNEMENT	12
5.2 PÔLE MOBILITÉ	13
5.3 SYNTHÈSE DES REMARQUES ÉMISES LORS DES SÉANCES D'INFORMATION PUBLIQUE ET RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	14
5.4 SYNTHÈSE DES AVIS DES CONSEILS COMMUNAUX.....	17
6 PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PUM EN CONSIDÉRATION DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES, DES AVIS ET DES RÉCLAMATIONS ET OBSERVATIONS ÉMISES LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE	24
6.1 CHAPITRE D'INTRODUCTION	24
6.2 GESTION DE LA DEMANDE.....	24
6.3 MOBILITÉ PIÉTONNE ET DES PMR.....	24
6.4 MOBILITÉ CYCLABLE	25
6.5 TRANSPORTS PUBLICS	25
6.6 TRANSPORT DE MARCHANDISES	25
6.7 GOUVERNANCE.....	25
6.8 AUTRES ADAPTATIONS PONCTUELLES	26
7 AUTRES SOLUTIONS RAISONNABLES ENVISAGÉES.....	27
8 ANNEXES	28
8.1 AVIS POLE ENVIRONNEMENT	29
8.2 AVIS POLE MOBILITÉ	30
8.3 AVIS DES DEUX PROVINCES DE LIMBOURG	31
8.4 DÉLIBÉRATION DES CONSEILS COMMUNAUX.....	32
8.5 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE DU RAPPORT DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES	33
8.6 DÉCRET DU 1 ^{ER} AVRIL 2004 RELATIF À LA MOBILITÉ ET À L'ACCESSIBILITÉ LOCALES	34

1 CONTENU DE LA DÉCLARATION ENVIRONNEMENTALE

Le contenu de la Déclaration Environnementale des plans urbains de mobilité est régi par l'article 31 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales. Il est libellé comme suit.

« Art. 31. Lorsque le projet de plan a fait l'objet d'un rapport sur ses incidences environnementales, le Gouvernement ou le conseil communal élabore, concomitamment à l'adoption du plan, 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. (...) .»

D'après l'article 31, la Déclaration environnementale doit porter sur la manière (autrement dit la méthode employée, les moyens utilisés...) dont les auteurs du PUM ont intégré :

- les considérations environnementales (voir 2) ;
- le Rapport sur les Incidences Environnementales (« RIE », voir 2) ;
- les divers avis, réclamations, observations, etc. émis lors de l'enquête publique (voir 3 et 4).

Enfin, la Déclaration environnementale doit aussi résumer les raisons des choix opérés par le PUM eu égard aux autres solutions raisonnables envisagées. Il y a donc lieu de lister ces solutions (voir 5) et d'explicitier les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues (voir 6).

S'agissant d'un résumé, la Déclaration environnementale implique de synthétiser les recommandations du RIE, les divers réclamations, avis, observations, etc. émises lors de l'enquête publique et, les réponses qui y ont été données dans le PUM (voir 4).

2 MANIÈRE D'INTÉGRER LE RIE ET LES CONSIDÉRATIONS ENVIRONNEMENTALES DANS LE PUM

En pratique, le PUM et son RIE ont été construits en commun et, simultanément, par les différents rédacteurs et bureaux d'études qui sont intervenus et ont collaboré à la réalisation tant du PUM que du RIE. Ce diagnostic partagé constitue en tant que tel la principale méthode utilisée pour intégrer le RIE dans le PUM (et *vice versa*).

Par ailleurs, toutes les « *considérations environnementales* » potentielles sont envisagées dans le RIE et si elles sont apparues comme pertinentes, détaillées dans le RIE.

En effet, la table des matières adoptée pour le RIE est basée sur l'expérience acquise par le soumissionnaire pour les RIE relatifs aux ex-PCA (SOL, aujourd'hui) et aux SAR : l'approche est systémique et directement inspirée de la manière d'analyser les facteurs de l'environnement abordés dans les études d'incidences sur l'environnement.

La législation relative au contenu des RIE s'énonce en 10 alinéas (hors Résumé non technique). Sa structure est assez désordonnée. En effet, elle comporte en réalité 13 items, d'importance très variable : 10 concernent le binôme « incidences / recommandations » et 3, seulement, portent sur l'analyse de la « situation existante ». Tel quel, le canevas légal du RIE n'est donc pas adapté à une démarche logique, progressive et partagée par tous ; et ce, d'autant plus que la rédaction du RIE est menée ici par une équipe pluridisciplinaire nécessitant un langage commun et un effort de cohérence.

En conséquence, le canevas adopté et partagé pour le RIE est un peu différent de celui de l'annexe du Décret sur les plans de mobilité. Chaque thématique y est développée séparément et comprend les chapitres suivants : diagnostic, évolution au fil de l'eau, incidences et recommandations. Cette structure évite l'éloignement des informations et des rappels fastidieux. En contre-partie de cette apparente dispersion, des synthèses « Qu'en retenir » clôturent chaque thématique. Les effets cumulatifs ont aussi été pris en compte. Ces éléments visent à faciliter la lecture du document vu son épaisseur.

Table des matières et objectifs du RIE aussi bien que niveau de précision du PUM et du RIE (compte tenu de l'étendue de l'Arrondissement) ont fait dès lors l'objet d'une mise en commun et d'améliorations par les rédacteurs des deux documents.

Par ailleurs, la coordination de la rédaction du RIE a été confiée à une personne extérieure à la confection du PUM proprement dit. Chargée de vérifier la cohérence et la compréhension des apports des différents contributeurs et le cas, échéant, de réclamer les éclaircissements nécessaires.

L'approche systémique et, par thématique, du RIE permet d'y identifier aisément les considérations et incidences environnementales liées au PUM ainsi que les recommandations qui en découlent. Recommandations et réponses données à celles-ci dans le PUM sont développées au point 4.1. A noter que le Résumé non technique est plus particulièrement adapté à l'identification de ces éléments.

3 PHASE D'ENQUÊTE ET DEMANDES D'AVIS

3.1 CALENDRIER ET ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

L'enquête publique s'est déroulée du lundi 12 novembre 2018 au lundi 7 janvier 2019 inclus, soit 57 jours calendrier au lieu des 45 prévus par le décret ; ceci afin de tenir compte d'une période de congés de fin d'année durant laquelle les administrations communales n'étaient pas accessibles.

Les trois séances de présentation au public prévues par le décret se sont déroulées les 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. Elles ont réuni 230 personnes.

Les documents disponibles regroupent l'avant-projet de Plan Urbain de Mobilité – PUM (137 pages), son Rapport sur les Incidences Environnementales – RIE (220 pages) et son résumé non technique (61 pages). Une brochure explicative du PUM (36 pages) qui n'en est pas un résumé mais plutôt une présentation de la structure du document, était également disponible.

Chacune des 24 communes a reçu plusieurs exemplaires de ce jeu de documents de manière à pouvoir les mettre à la disposition du public durant l'enquête publique et selon les modalités propres à chacune des communes. Les circonstances politiques locales dans lesquelles s'est déroulé le processus (élection de nouveaux conseillers communaux au milieu de la période d'enquête publique ; ce sont donc ces nouveaux conseillers qui auront été amenés, dans la suite du processus, à prendre attitude sur le PUM dans le cadre de l'approbation par les Conseils communaux), il avait été demandé aux Directeurs généraux des 24 communes de veiller à sensibiliser les nouveaux élus au processus en leur communiquant la brochure explicative.

Tous les documents précités ont été rendus disponibles sur une page dédiée du site mobilite.wallonie.be (<http://mobilite.wallonie.be/pum-liege/documents.html>).

Enfin, toujours dans l'objectif de faciliter l'appropriation de ce contenu abondant et dense, une des séances d'information a été filmée, et ce film, d'une durée d'une heure et vingt et une minutes, a été rendu accessible sur la page web.

Les statistiques de fréquentation de cette page web montrent que le processus a grandement intéressé la population. En effet, lors de la période de l'enquête publique :

- le Rapport complet du PUM proprement dit a été téléchargé à 3601 reprises (le PUM était aussi disponible par extraits ; comme rien ne permet de savoir si une même personne a téléchargé un ou plusieurs extraits, il n'est pas tenu compte des statistiques de téléchargement des extraits du PUM)
- le RIE a été téléchargé à 1169 reprises (et son résumé non technique 380 fois).
- Le film de la présentation publique a été visionné 444 fois.

Le dispositif a été complété par une permanence les lundis et jeudis tenue à l'Espace Wallonie de Liège par le fonctionnaire dirigeant. Conformément au décret, une séance nocturne (local accessible jusque 20h00) y a été organisée le jeudi 29 novembre.

3.2 STATISTIQUES DES AVIS REÇUS

Trois techniques étaient disponibles pour remettre un avis dans le cadre de l'enquête publique :

- Un formulaire de réponse en ligne structuré de la même manière que le rapport du PUM (43 rubriques) et que le RIE (14 rubriques) était accessible sur la page web dédiée. Cette technique a permis de récolter les avis de 187 intervenants (remplissant bien entendu plusieurs rubriques).
- Il était également possible de répondre par voie de courrier électronique. Pour être valables, un envoi devait comprendre l'adresse postale complète de l'expéditeur.
- 565 messages ont été reçus, dont 470 valables. Pour l'anecdote, le dernier message valable a été enregistré le 7 janvier à 23h58 ! De ces 470 messages électroniques, 374 sont des envois de type « circulaire » autrement dit, des envois reproduisant un ou plusieurs

messages proposés par un ou plusieurs groupes de pression. 11 des avis reçus par courriels ont été émis par des associations ou comités (8), ou des communes (3). Il reste donc 85 avis envoyés par mail par des citoyens.

- Enfin, les envois postaux traditionnels étaient aussi possibles. 574 courriers papiers ont réceptionnés dont les 2 avis des Pôles Mobilité et Environnement et des avis remis par les Provinces de Limbourg néerlandais et belge. De ces 574 courriers papiers, 557 sont des envois circulaires relayant l'avis proposé par le Groupement CHB.

3.2.1 ENVOIS CIRCULAIRES

L'envoi circulaire du Groupement CHB (opposé à ce projet) a été relayé par 811 personnes (557 exemplaires papier et 254 courriels).

Tous les autres envois circulaires ont été diffusés par courriel :

- 84 envois circulaires par le GRACQ (Cyclistes quotidiens) ;
- 42 envois circulaires avec trois déclinaisons ; la version « de base », diffusées par le parti Ecolo, une version « Liège Ville », avec de légères modifications, diffusée par « Vert Ardent », et une troisième version diffusée par des sympathisants de st-Nicolas, complétant la version de base de quelques revendications propres à cette commune.
- 7 envois circulaires dits « POLLEC » (politique locale énergie-climat) ont été diffusés depuis la zone de Soumagne.
- 7 envois circulaires émanant du Comité de quartier de Ste-Walburge à Liège.
- 3 envois faisant un lien avec le SDT.

Notons que certains courriels reprennent, en copie-collé, deux envois circulaires d'origines différentes.

3.2.2 COLLATIONNEMENT DES AVIS NON CIRCULAIRES

Les avis reçus autres que circulaires ont été collationnés dans un tableau d'ensemble, alimenté donc aux 3 sources (formulaire en ligne, courriels et envois papier). Le PUM fait ainsi l'objet de 982 commentaires, et le RIE de 77 commentaires.

Ces 1059 commentaires ont été répartis en 3 catégories :

Catégorie A1 : commentaire considéré comme sans objet car hors du scope du PUM (commentaire très général, opinion trop vague pour pouvoir mener à une modification du document) ou encore commentaire dont la portée géographique est locale (de l'échelle d'un Plan communal de mobilité ou infra locale (quartier).

⇒ 17 % des avis relèvent de cette catégorie

Catégorie A2 : commentaire pertinent par son propos, mais n'étant pas de nature à mener à une modification du document. Relèvent de cette catégorie les commentaires relatifs à :

- la procédure souhaitée différente (la procédure ne peut en effet s'écarter de ce qui est prévu par le décret)
- des points ou des stratégies déjà abordées dans le document (on considère alors que ces commentaires viennent en appui au PUM ou à son RIE)
- des options majeures du SDALg, lui-même approuvé par 22 des 24 conseils communaux en 2018 (une 23^{ème} commune a approuvé ce document en 2019 en même temps que le PUM) et non susceptible de modification dans le présent cadre.
- une incompréhension sur le caractère schématique de certaines propositions (quiproquo)

fréquent à propos des corridors vélo, par exemple)

- ...
- ⇒ 37% des avis relèvent de cette catégorie

Catégorie B :

Il s'agit d'avis qui, en première lecture, méritent d'être examinés de manière plus approfondie car ils semblent de nature à justifier des modifications du PUM. Ils ont été répartis en 9 catégories :

- 1 : CHB : 175 occurrences
 - 2 : vélo : 140 occurrences
 - 3 : Transport en commun : 130 occurrences
 - 4 : Gouvernance : 78 occurrences
 - 5 : Piétons – PMR : 25 occurrences
 - 6 : Plan d'actions – monitoring : 23 occurrences
 - 7 : Climat, qualité de l'air, nuisances : 19 occurrences
 - 8 : Marchandises : 12 occurrences
 - 9 : Sart-Tilman : 11 occurrences
- ⇒ 46 % des avis relèvent de cette catégorie

3.3 PRÉSENTATION AUX PÔLES ENVIRONNEMENT ET MOBILITÉ ET AVIS REÇUS (AVIS EN ANNEXE ET RÉSUMÉ AUX POINTS 5.1 ET 5.2)

L'avant projet de PUM et son RIE ont fait l'objet d'une présentation aux Pôles Environnement et Mobilité réunis le 15 novembre 2018, en, les locaux du CESE au Vertbois à Liège.

Chacun des Pôles a organisé ses débats pour aboutir à un avis du Pôle Environnement approuvé le 10 décembre 2018, et du Pôle Mobilité approuvé le 7 janvier 2019 (voir ces deux avis en annexe).

Notons que le Gouvernement, dans sa notification du 25 octobre adoptant provisoirement le PUM en vue de le soumettre à l'enquête publique, avait également sollicité l'avis des Provinces du Limbourg belge et néerlandais, ainsi que de la Stadtregio Aachen. Les avis des deux Limbourg sont joints ; la Stadtregio Aachen n'a pas remis d'avis.

3.4 CONSULTATION DES CONSEILS COMMUNAUX ET STATISTIQUES DES AVIS REÇUS

En vertu du décret, l'adoption du PUM par le Gouvernement ne peut se faire que si la moitié des communes comptant les 2/3 de la population de la zone ont approuvé le projet de PUM, et ce dans un délai de 45 jours courant à partir de la clôture de l'enquête publique. Ce délai débutant le 8 janvier 2019, c'est donc pour le 21 février 2019 inclus que les conseils communaux ont pris attitude sur le document.

La présentation aux communes du document modifié résultat de l'enquête publique a été organisée en regroupant les communes par district puisqu'il est évidemment impossible, dans un délai aussi bref, d'organiser une réunion spécifique avec chacune des 24 communes.

Ces réunions à destination des Conseillers communaux ont eu lieu le lundi 21 janvier (district de Seraing), le samedi 26 janvier (district de Liège), le lundi 28 janvier (district de Visé), le mardi 29 janvier (district de Fléron) et le mercredi 30 janvier (district de st-Nicolas).

Chacune des communes a, dans la foulée, organisé ses travaux de manière à débattre puis à prendre attitude sur le projet de PUM (voir point 5.4).

4 COMMENT LE PUM INTÈGRE-T-IL LES RECOMMANDATIONS DU RIE

Incidences négatives du PUM > recommandations du RIE	Réponse du PUM
<u>Milieu physique et CHB</u>	
<ul style="list-style-type: none"> - importantes modifications de relief - excédents de déblais estimés à 2 millions de m³ > Voie rapide plutôt qu'autoroute ; > deuxième « terril » à édifier à Retinne ; remblai dans future zone d'activités de Wandre-Wérihet - risques karstiques sur les versants de la Vesdre, au Tri Mottet et au Fond de Pucet avec possibles instabilité de certaines infrastructures de CHB et, reprise d'érosion en aval des trop-pleins des bassins d'orage et bouchage de conduit > modifier la capacité des bassins et le tracé des fossés et asseoir les infrastructures sur de la roche saine - instabilité des remblais houillers (terril et bassins à schlamm à Retinne) > attention particulière à porter 	<p>Voir 4.2.3 Sans objet à l'échelle du PUM</p> <p>Idem</p> <p>Idem</p>
<u>Climat, air et bruit</u>	
<ul style="list-style-type: none"> - déplacement d'une partie des pollutions atmosphériques de l'agglomération vers CHB - risque d'augmentation globale de ces pollutions par « effet d'appel d'air » de CHB sur la charge totale de trafic > Pas de recommandation - nuisances sonores sur sites autrefois calmes > Poses de murs antibruit ; choix du revêtement ; limitation des vitesses - insécurité routière liée aux intempéries au passage de CHB sur la vallée de la Vesdre > Dispositifs de détection et d'avertissement - Manque de données fiables sur les nuisances sonores et les pollutions > Compléter et multiplier les mesures puis modéliser > Gérer le trafic : <ul style="list-style-type: none"> - diminuer le nombre des véhicules les plus polluants - réduire les vitesses élevées de façon permanente ou dynamique > Mettre en place une zone de basses émissions à Liège-ville > Végétaliser les centres urbains 	<p>Voir 4.2.1 Le PUM préconise en page 106 d'ajouter de nouvelles mesures d'accompagnement par rapport à celles du 1^{er} projet CHB issues de l'EIE. Elles visent à réduire la capacité en zone urbaine dense en compensation de l'accroissement en périphérie. Le financement de CHB pourrait se faire moyennant un péage qui en maîtriserait l'attrait.</p> <p>Mesures figurant dans le PUM</p> <p>Sans objet à l'échelle du PUM Le PUM inclut la recommandation du RIE quant à la nécessité de mesurer et de modéliser ces points.</p> <p>Volet routier du PUM et Système de Transport Intelligent sur le ring</p> <p>Ce dernier point est inclus dans les ambitions liées au cadre de vie et à la préservation des milieux naturels.</p>
<u>Milieus naturels et biodiversité</u>	

<p>- CHB : destruction et/ou fragmentation de surfaces d'habitats naturels d'intérêt patrimonial dont des habitats Natura 2000 et Sites de Grand Intérêt Biologiques</p> <p>- barrière écologique qu'est CHB : isolement des habitats ou des espèces de faune et flore</p> <p>- effet cumulatif, à moyen et long termes, lié à l'urbanisation à proximité de CHB du fait d'une accessibilité plus favorable</p> <p>> alternative 0 et alternative de tracé ;</p> <p>> à défaut : réduction du gabarit</p> <p>> à défaut : déviation vers le NW à Magnée (rue des Sorbiers) et restauration d'habitats compensatoires</p> <p>- corridors vélos des vallées de l'Amblève et de la Vesdre : empiètement sur des milieux intéressants et sur des berges avec risque de dispersion des plantes invasives lors des travaux</p> <p>- empreinte des nouveaux parkings (dissuasion, P+R) et réaffectations de friches urbaines et industrielles (espèces pionnières)</p> <p>> réaliser un inventaire biologique préalable</p>	<p>Voir 4.2.1 et 4.2.2</p> <p>Voir 4.2.3</p> <p>Le PUM évoque la nécessité d'actualiser l'EIE de CHB, ces points sont à y développer.</p>
<u>Agriculture</u>	
<p>- CHB : perte de 120 ha de terres agricoles avec leurs conséquences économiques sur les exploitants et l'accessibilité aux parcelles</p> <p>- CHB : effet cumulatif des pertes de terrain lié, à moyen et long termes, à l'urbanisation à proximité du fait d'une accessibilité plus favorable</p> <p>> alternative 0</p> <p>> alternative de tracé empiétant davantage sur des sols artificialisés</p> <p>> en général, exclure les nouveaux parkings des terres agricoles</p>	<p>Voir 4.2.1</p> <p>Voir 4.2.2</p> <p>Le PUM évoque la nécessité d'actualiser l'EIE de CHB, ces points sont à y développer.</p>
<u>Paysages et CHB</u>	
<p>CHB traverse ou côtoie 9 périmètres d'intérêt paysager et risque de perturber ou détruire 7 lignes ou points de vue remarquables implantés sur son périmètre de réservation ou tournés en direction de celui-ci</p> <p>> réduire le gabarit de CHB</p>	<p>Voir 4.2.3</p>
<u>Aménagement du territoire et CHB</u>	
<p>Effet cumulatif, à moyen et long termes, lié à la périurbanisation à proximité de CHB (développement résidentiel et espace économique), du fait d'une accessibilité plus favorable (notamment temps de parcours réduit surtout vers le Nord)</p> <p>> alternative 0 et alternative de tracé</p>	<p>Voir 4.2.1 et 4.2.2</p>
<u>Démographie et socio-économie</u>	

<p>> monitoring de mise en œuvre du PUM ; poursuite et amplification de l'action de la Foncière Liégeoise ; réalisation d'un schéma de développement commercial</p>	<p>Le recyclage des sites d'ancienne activité économique et la maîtrise du développement commercial font parties des ambitions du PUM et le suivi de celles-ci est intégré à la proposition de monitoring territorial formulée par le PUM (page 53) (et le SDALg)</p>
<p>Mobilité et infrastructures</p>	
<p>> électrification du réseau des bus du TEC > tarification du réseau TEC : tarification solidaire, intermodalité des titres de transport et paiement en fin de mois plafonné, participation des entreprises dans le succès et le financement de lignes de bus > Mises en place d'un observatoire et de plans piétons locaux</p>	<p>Le RIE traite de ce sujet et ses recommandations sont intégrées.</p>

4.1 RÉPONSES DU PUM PAR RAPPORT AU MAINTIEN DE CHB

4.1.1 UN CONTOURNEMENT SUD-EST POUR PRÉSERVER L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE

Comme le montre le tableau de synthèse ci-dessus, les incidences défavorables du PUM identifiées par le RIE sont pour l'essentiel liées à la réalisation de CHB.

Le PUM préconise cependant l'aménagement de CHB. Sa volonté n'est pas de diluer les flux du trafic de transit. Bien, au contraire, le PUM considère que **CHB est un des éléments du concept multimodal qui vise :**

- **à diminuer très significativement la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise ;**
- **à réduire les nuisances environnementales qu'elle y cause ;**
- **à favoriser et à donner de l'espace nécessaire aux modes de déplacements alternatifs.**

CHB peut offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du PUM : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture.

Sans contournement sud-est de l'agglomération, la mise en place progressive du PUM conduirait en pratique :

- à rendre difficile l'assainissement d'autres axes routiers en termes de transit tels que les rives de Meuse et les quais de la Dérivation, les rues d'Ans et des Français, les voiries par où passe le transit des quartiers de St-Léonard, d'Outremeuse, du Longdoz, ... ;
- à ne pas répondre aux autres enjeux de CHB que sont l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- au maintien de la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

4.1.2 ET POUR LES ALTERNATIVES DE TRACÉ DE CHB ?

Une alternative en surface, plus proche de l'agglomération, s'avère encore plus qu'hier inacceptable en termes d'incidences sur les quartiers concernés.

Déjà rejetée dès 1999, puis en 2007, l'alternative en tunnel par les quais de la Dérivation n'est pas acceptable pour les raisons qui suivent.

- Son implantation trop centrale qui conduit à une concentration de trafic en plein cœur de métropole, ne permettant pas d'en assainir la situation sur le plan environnemental.
- La difficulté de concilier l'excellente accessibilité automobile qu'apporterait cette variante avec la vision multimodale et la volonté de réduire significativement la présence de la voiture individuelle, là où les modes alternatifs sont les plus efficaces.
- Le coût de réalisation très élevé, dépassant vraisemblablement celui du tracé initial.
- Les très fortes incidences pressenties en phases de travaux (coupures significatives des accès routiers au cœur de la Métropole, pour une longue durée de plusieurs années, charroi de poids lourds induits par les travaux, ...).
- L'absence de réponse offerte par ce tracé aux enjeux de désenclavement et de transit par les communes bordant le tracé de CHB.
- Le goulet d'étranglement présent au pied de la côte de Beaufays, entre les échangeurs d'Embourg et de Chênée, qui peut difficilement être amélioré compte tenu des emprises limitées et de la nécessité de préserver la faisabilité d'insertion d'axes de bus structurants (sites propres) ainsi que de bandes réservées aux covoitureurs ; de plus, le Plan infrastructures prévoit de requalifier la N30 en traversée de Chênée, pour améliorer l'accessibilité des écoles et commerces du quartier.
- La difficulté d'insertion d'un tunnel au nord (en provenant de Cheratte).

Par ailleurs, une analyse plus fine démontre l'infaisabilité d'insertion d'un tunnel entre Cheratte et le pont Atlas, du fait :

- de la saturation de la bretelle venant de l'E40 Barchon et allant vers Liège, à préserver pour alimenter le P+R de Bressoux ;
- de la saturation des entrecroisements d'un 1^{er} tronçon entre l'échangeur de Cheratte et le pont de Wandre ;
- les emprises limitées du deuxième tronçon entre le pont de Wandre et le pont-barrage de l'île Monsin (trop étroit pour pouvoir y insérer les bretelles d'entrée-sortie d'un tunnel) ;
- la requalification prochaine dans le cadre du projet FEDER d'accès au P+R de Bressoux et au Palais des Expositions du troisième tronçon entre le pont-barrage de l'île Monsin et le pont Atlas, qui ne parviendrait pas à écouler les surcharges induites par un tunnel.

4.1.3 ET POUR UNE VARIANTE PLUS LÉGÈRE DU TRACÉ INITIAL DE CHB ?

La construction d'une voie rapide plus légère, comportant moins d'ouvrages d'art, pourrait atténuer son impact sur les paysages, les milieux naturels et son empreinte sur les espaces agricoles. La réduction du gabarit de CHB n'est cependant pas une solution évidente du fait que :

- cette perspective ne répond pas aux charges de trafic prévisibles ;
- les milieux naturels et les paysages d'intérêt sont situés surtout dans des zones à forte pente où *de facto* une voie supplémentaire, pour les véhicules lents, s'avérerait nécessaire ;
- si CHB adopte un plus petit gabarit, cela ouvre davantage les possibilités et l'intérêt de mettre en œuvre de nouveaux espaces résidentiels (voire économiques) par la facilité qu'offre un petit gabarit à l'ajout de voies d'accès alors qu'un gabarit autoroutier nécessite des ouvrages d'art plus importants limitant le nombre d'échangeurs.

5 SYNTHÈSE DES AVIS ET DES RÉCLAMATIONS ET OBSERVATIONS ÉMISES LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Les avis complets des pôles environnement et mobilité sont repris en annexe.

5.1 PÔLE ENVIRONNEMENT

Le Pôle Environnement estime que le RIE répond à l'annexe du Décret relatif à la mobilité et l'accessibilité locales et contient les éléments nécessaires à la prise de décision à l'exception de ceux relatifs au projet de liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays pour lequel l'alternative zéro aurait dû être étudiée afin d'évaluer, notamment, les reports modaux et leurs impacts.

Le Pôle apprécie :

- la description de la situation existante, très documentée ;
- la qualité et la complétude du chapitre Biologique ;
- le chapitre Aménagement du territoire et son aspect prospectif ;
- la clarté des résumés en fin de chaque chapitre ;
- la présence et la qualité de nombreuses illustrations et cartes qui illustrent le texte.

Le Pôle regrette cependant la faiblesse du chapitre Facteurs climatiques et gestion énergétique, émission et autres nuisances. Il s'agit d'un enjeu majeur de ce dossier. Dès lors, des analyses précises et chiffrées en termes d'amélioration de la qualité de l'air auraient été très utiles. Il aurait également été intéressant d'intégrer dans le RIE des informations relatives à l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports.

Le Pôle regrette également le manque d'analyse des impacts de la mise en œuvre du PUM relativement au transport de marchandises, particulièrement ceux relatifs au volet logistique dans le centre de Liège.

La majorité des membres du Pôle Environnement est défavorable au projet de liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays (CHB).

Le RIE met en effet en évidence :

- les incidences intégralement négatives sur l'environnement de ce projet de liaison et de la poursuite de la périurbanisation qu'il induirait. On relève entre autres l'augmentation des émissions de GES, de la pollution de l'air, des nuisances sonores, un impact paysager important (la liaison traverse ou côtoie 9 PIP Adesa), la destruction et/ou la fragmentation d'habitats naturels de grand intérêt biologique (y compris à l'échelle européenne pour les pelouses calaminaires), l'isolement d'autres habitats (barrière écologique), l'artificialisation d'au moins 120 ha de terres agricoles, des difficultés d'exploitation pour les fermiers (effet de coupure). A long terme, certaines incidences pourraient s'amplifier du fait du développement de quartiers résidentiels ou de zones économiques qui mettraient à profit les facilités d'accès offertes par CHB (par activation de nouvelles ZACC ou changement d'affectation au plan de secteur) ;
- les difficultés de la mise en œuvre du projet de liaison en termes de modifications importantes du relief naturel, de gestion des excédents de déblais, de risques karstiques (instabilité et risques de pollution des eaux terrestres et souterraines) ;
- les gains de temps de trajet très modestes : de 2 à 9 minutes.

Ce projet de nouvelle liaison mis à part, le Pôle Environnement remet un avis favorable sur le projet de PUM de l'arrondissement de Liège. 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. Le PUM s'appuie opportunément sur les ambitions du SDALg réalisé préalablement à la demande de Liège Métropole et de la vision FAST 2030 du Gouvernement wallon qui fixe les

objectifs de report modal, et intervient dans un contexte d'urgence climatique et sociale inédit qui plaide pour sa mise en œuvre rapide.

Le Pôle appuie les 6 ambitions et le plan d'action du projet de PUM et encourage vivement le Gouvernement wallon à dégager les budgets nécessaires à sa mise en œuvre rapide pour permettre ainsi à l'arrondissement de Liège d'opérer sa transition de mobilité, à l'instar des principales agglomérations françaises grâce aux Plan de déplacements urbains.

Le Pôle Environnement insiste particulièrement sur la mise en œuvre rapide des mesures identifiées par le RIE comme prioritaires ou à renforcer en vue d'accélérer les gains environnementaux :

- les mesures de gestion de la demande, requérant des ressources humaines et budgétaires limitées ;
- les corridors cyclables dont l'expérience montre que le rapport coût-bénéfice est particulièrement avantageux pour la collectivité comme pour les usagers ;
- les mesures en faveur des axes bus structurants. L'étude des modes de transports collectifs structurants menée par la SRWT montre que, si ces mesures vont mobiliser des ressources et des budgets conséquents lors de leur mise en œuvre, elles seront très vite rentabilisées par les gains qu'elles dégageront en termes de productivité de l'ensemble du réseau bus, l'inaction en la matière étant 2 fois plus coûteuse ;
- sur le ring nord, la mise en place du plan stratégique « ITS57 » compte tenu de la quantité considérable d'usagers qui en bénéficieront (110.000 à 145.000 équivalents voitures par jour) ;
- les autres mesures visant à sécuriser le réseau routier et à le fiabiliser (aménagement de sécurité routière, modération des vitesses, contrôles des vitesses), en raison de leurs incidences très fortes non seulement en termes de mortalité et de blessés graves mais aussi en termes de disponibilité et de fluidité du réseau routier.

A l'instar du RIE, le Pôle recommande également :

- d'affiner les connaissances en matière de qualité de l'air et de nuisance sonore, de compléter le réseau, de multiplier les mesures et d'en modéliser les résultats pour permettre de mieux suivre les évolutions et mettre en œuvre les mesures les plus pertinentes ;
- de mieux agir sur le long terme, notamment lors des pics de pollution, plutôt qu'envisager des mesures ponctuelles : réduire les véhicules les plus polluants et/ou diminuer les limites de vitesses (élevées) de façon permanente ou dynamique, développer les Systèmes de Transport Intelligent ; dans l'agglomération, concrétiser une zone de "basses émissions" et mettre en œuvre un programme de végétalisation filtrant davantage l'air ;
- de réaliser un outil stratégique de développement territorial (type schéma de développement communal) sur le territoire de la Ville de Liège afin d'identifier et de prioriser

les poches de développement et les actions. Cet outil permettrait de clarifier la position de la Ville tant auprès des investisseurs que des citoyens.

5.2 PÔLE MOBILITÉ

Le Pôle salue l'élaboration d'un Plan urbain de mobilité (PUM) pour l'agglomération de Liège mais a néanmoins une série de remarques fondamentales à formuler à différents niveaux.

Le Pôle juge impérieux et urgent de mener une politique de mobilité ambitieuse et volontariste vu l'ampleur des enjeux socio-économiques, environnementaux et climatiques.

Les objectifs modaux de la Vision FAST 2030 et le respect des engagements climatiques exigent de prendre des décisions plus nettes au niveau de l'offre routière.

Le Pôle insiste sur la nécessité impérieuse de prévoir les moyens adéquats, en termes financiers mais aussi de gouvernance, pour sa mise en œuvre.

Le Pôle juge indispensable de prévoir des dispositions garantissant l'implication des acteurs concernés dans la démarche.

Le Pôle 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 CHB

Pour le Pôle, le PUM souffre également de la place très limitée donnée au transport de marchandises.

Sans vouloir remettre en cause l'adoption rapide du PUM, vu son caractère indispensable et urgent, le Pôle demande aux autorités politiques qu'elles s'engagent à prévoir, concomitamment à son adoption :

- une étude dédiée à la mobilité des marchandises ;
- une programmation concrète des actions des deux volets du plan (personnes et marchandises) incluant pour chacune un volet budgétaire, un calendrier et une identification des acteurs responsables de sa mise en œuvre.

Des études complémentaires doivent également être rapidement lancées pour approfondir les actions à mener au niveau des réseaux cyclables et des améliorations à apporter au transport par rail au sein de l'agglomération.

De même, le Pôle estime indispensable que soient mises en œuvre les propositions de lignes structurantes (BHNS) issues de et étudiées dans une étude interne de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). Sans toutes ces actions, le PUM risque de n'être qu'une étude de plus qui ne trouvera pas sa traduction efficace sur le terrain.

Le PUM place « la mobilité piétonne au cœur du projet » (p.61). Mais le document ne propose pas d'action spécifique en faveur des piétons et personnes à mobilité réduite, estimant qu'en ce qui concerne la marche à pied, c'est l'échelle locale qui prime, soit celle des PCM. Or la mobilité piétonne doit être envisagée également au niveau de l'agglomération. La marche est complémentaire à d'autres modes de déplacement.

Le Pôle s'interroge par rapport à la création locale d'une équipe de sensibilisation : Mettre en place un management de la mobilité.

Le Pôle se réjouit des actions préconisées dans le PUM concernant la mobilité cyclable (liaisons structurantes, stationnement, intermodalité, vélos électriques, réseau express, ...). Néanmoins, il

regrette que le PUM ne prévoise pas de manière plus aboutie les « 15 corridors vélos structurants ».

En ce qui concerne les TC, le pôle fait de plus une série de remarques spécifiques sur des précisions à apporter ultérieurement.

5.3 SYNTHÈSE DES REMARQUES ÉMISES LORS DES SÉANCES D'INFORMATION PUBLIQUE ET RECUEILLIES AU COURS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

En synthèse, les constats suivants sont récurrents :

1° les avis sont tous très encourageants sur la démarche et sur la nécessité d'avoir un tel outil à l'échelle de l'agglomération.

2° l'échelle de l'agglomération est pertinente pour la plupart des intervenants. L'intégration dans l'échelle eurégionale aurait été souhaitée par quelques-uns.

3° les attentes de mise en œuvre sont très importantes. La plupart des avis exigent de la concrétisation.

4° les principaux griefs peuvent se résumer à 9 points (dans l'ordre d'importance):

1- **le projet de liaison autoroutière 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 l'impact environnemental négatif de CHB repris dans le RIE et soulignent 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 soit étudiée. Rappelons que le message circulaire du Groupement (anti) CHB a été reçu en 811 exemplaires.

Dans le tableau collationnant les avis reçus (autres donc que les envois circulaires), les 175 avis relatifs à CHB se répartissent comme suit :

- 111 expriment une opposition franche et définitive au projet avec, pour motifs principaux, l'incompréhension de continuer, face aux défis climatiques, à envisager telle réalisation ; le refus de voir des budgets aussi importants affectés à ce projet ; la crainte de l'effet d'appel de flux supplémentaires, totalement contradictoire avec la vision FAST ; des considérations nymbistes prévisibles sont également exprimées, mais en nombre finalement assez limité. De nombreuses remarques sont faites sur la contradiction interne entre l'esprit et les objectifs globaux poursuivis par le PUM, et le fait d'y retrouver le projet CHB.
- 43 soutiennent de façon non équivoque le projet (« il est grand temps » ; « il est logique de finaliser la ceinture autoroutière » ; « les développements attendus imposent de permettre l'écoulement de flux supplémentaires »).
- 31 expriment soit des interrogations de nature méthodologique (« selon quels éléments peut-on dire que... »), soit insistent sur le fait que, si CHB devait être réalisée, ce serait en tout dernier lieu (cet argument étant très fréquemment complétée d'une mention « après un réexamen lorsque toutes les autres actions du PUM auront été

mises en œuvre »). Enfin quelques avis insistent sur la nécessité de prévoir des mesures très développées de protection environnementale si CHB était réalisée.

2 - **VÉLOS** : Plus de moyen, plus d'infrastructure, plus de priorité, plus de communication. Le sujet est devenu absolument unanime. Le GRACQ propose une liste claire de points à intégrer en mettant le vélo en priorité absolue :

1) *Faire du développement du vélo au sein des zones urbaines denses la priorité n°1 du PUM avec :*

a. *La réalisation de réseaux cyclables structurants en site propre proposant une connexion entre les quartiers, centres-villes, et points d'intérêts de la mobilité (gares, lieux d'emploi, écoles...)*

b. *La réalisation de connexions inter-quartiers*

c. *La mise en Zone 30 comme règle en agglomération*

d. *L'adoption du principe STOP pour tout nouvel aménagement*

e. *Le déploiement d'une offre de stationnement longue durée sécurisée*

2) *Faire du développement de 15 corridors cyclables en sites propres à l'échelle de la première couronne la priorité n°2 du PUM :*

a. *En clarifiant les objectifs propres à chacun de ces corridors*

b. *En définissant clairement des objectifs d'aménagements (sites propres séparés du trafic routier et piéton) continus, connectés entre eux et éclairés*

c. *En s'assurant de la bonne formation des aménageurs*

d. *En allouant les ressources nécessaires aux acteurs concernés (communes et SPW)*

3) *Assortir ces deux actions prioritaires des ressources financières nécessaires (Communes et SPW)*

4) *Former les aménageurs sur la base des principes en vigueur aux Pays-Bas et au Danemark*

5) *Proposer des journées régulières de libération de l'espace public de la voiture dans les zones urbaines denses visant la mise en selle des publics aujourd'hui peu à l'aise avec la conduite d'un vélo*

3 - **TRANSPORTS EN COMMUN** : la réorganisation du réseau de bus et l'amplification de la desserte train revient régulièrement dans les attentes pressantes des intervenants. La prolongation de la première ligne du tram de part et d'autre de son tracé programmé est considérée comme une nécessité absolue. Ces développements sont à concevoir en parfaite intermodalité entre modes (train, tram bus) ainsi qu'avec les réseaux cyclables à développer et les points d'intermodalité proposés (PEM ou « Mobipôles »).

4 - **GOVERNANCE** : 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 en 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 elle aussi régulièrement.

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. À l'échelle du PUM, c'est une ambition 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, ...). Une attention toute particulière doit être faite à la qualité des espaces publics et des cheminements eu égard aux besoins des plus « exigeants », les PMR.

6 - **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

7 - **CLIMAT, QUALITÉ DE L'AIR et BRUIT** : le RIE (p 92 chapitre 5, 3.4.1 Mesures et recommandations – Qualité d l'Air) propose de pallier au manque de données fiables par les mesures suivantes :

1. Mettre en place un réseau de mesures

Le réseau de mesures géré par l'ISSeP n'a pas un maillage suffisant pour offrir une vision complète et crédible. Pour compléter ces mesures et les rendre significatives à l'échelle de l'arrondissement, l'ISSeP envisage de :

- réaliser des campagnes mobiles en équipant de micro-capteurs des personnes se déplaçant dans la zone (généralement réalisé avec participation citoyenne ou appui d'autres services publics qui arpentent le territoire sur des itinéraires répétitifs, comme B-Post) ;
- installer des capteurs à des endroits stratégiques (poteaux d'éclairage, feux rouges ...). Les polluants à cibler sont le NO2 (Dioxyde d'azote) et les PM 2.5 (particules fines) dont le BC (Black Carbon).

L'ISSeP devrait modéliser la qualité de l'air à l'échelle des communes tandis que l'AWAC s'occuperait des modélisations à l'échelle régionale, à l'aide des mêmes outils. Sur la base de ces données, diverses mesures peuvent être mise en place ; réduction de vitesses autorisées en cas de pics de pollution, mesures agissant de manière durable sur les niveaux de fond des polluants, ...

Le RIE propose également de mettre en place une Zone « Basses émissions » sur Liège

Plusieurs avis mettent également en exergue les nuisances sonores de la mobilité ; ces personnes semblent ne pas avoir été informées de l'enquête sur le bruit routier qui s'est déroulée dans la seconde moitié de 2018.

8 - **Volet Marchandise** : Un certain nombre regrette l'absence de chapitre dédié au transport de marchandise de façon générale mais aussi à la question de la logistique urbaine. Une réponse méthodologique doit être apportée.

9 - **Desserte du Sart-Tilman** : la problématique d'accessibilité du site de l'Université est évoquée à plusieurs reprises. Les attentes de solution concrètes, durables et multimodales sont importantes pour ce site qui, par nature, est d'échelle métropolitaine, que ce soit en

matière de transport public, d'accessibilité cyclable ou de la nécessité de garantir au site une protection contre des flux routiers inadaptés à sa vocation.

5.4 SYNTHÈSE DES AVIS DES CONSEILS COMMUNAUX

Délibération « Standard »

Décide :

- d'approuver le PUM de l'agglomération de Liège*
- de solliciter le GW à établir un plan de mise en œuvre et de financement détaillé des mesures prioritaires garantissant à l'arrondissement de Liège les outils nécessaires et indispensables au développement harmonieux de son territoire.*

Commune	Décision du Conseil communal du...	Remarques	Population au 1/1/2018 (Statbel)
Ans	04/02/2019	Délibération standard	28.238
Awans	19/02/2019	Délibération standard	9.353
Aywaille	19/02/2019	Délibération standard	12.405
Bassenge	21/02/2019	<p>Approuve le projet de PUM Approuve le RIE Sollicite le Gouvernement... (délibération standard) à laquelle s'ajoute (en synthèse) :</p> <p>Envoie un avis afin que les spécificités bassengeoises soient mieux prises en considération dans le plan de mise en œuvre et de financement :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Faire précéder la transformation en boulevard urbain de la E25 entre le Pont-Barrage et Droixhe, et la mise à 2x1 voie de la Dérivation, de mesures alternatives facilitant l'accès de la Basse-Meuse vers le centre de Liège • Ne pas oublier la création de relations (cyclables semble-t-il) vers Maastricht et Tongres • Intégrer la ville de Visé dans la zone à haut niveau de service • Intégrer pleinement Visé dans le REL avec minimum 4 trains/h en pointe • Faire de gares de Visé et Cheratte des pôles d'échange avec P+R d'agglomération avec P vélo sécurisés, et de là, organiser une meilleure desserte du réseau structurant bus vers les communes voisines (dont Bassenge) • Bus plus fréquents et plus directs entre les villages de Bassenge et Visé (bus libérés par la mise en service du tram) • Renforcer l'offre de trains et de BHNS vers Liège au départ de Milmort – Liers – Herstal et de Rocourt • Remettre en service la A601 de manière à soulager les villages de traversées de poids-lourds • Mettre en place une Agence de mobilité pour une mise en œuvre participative du PUM • Améliorer l'accessibilité à la gare de Liers : corridors vélo et Parkings sécurisés / bus nombreux et rapides / P+R • Soutien à la ligne longue du tram jusque Basse-Campagne • Ajouter aux corridors vélo radiaux des corridors vélo de rocade. 	8.986
Beyne-Heusay	18/02/2019	<p>Délibération standard, à laquelle s'ajoute</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demande qu'un comité de monitoring, composé des représentants de chacune des 24 communes, soit mis en place pour évaluer l'avancement et l'efficacité du PUM ; le cas échéant ce comité pourra à tout moment proposer des modifications ou stopper certaines résolutions du PUM, soumis à l'approbation des différents conseils communaux. 	12.019

Blegny	31/01/2019	Approuve le projet de PUM à condition que soit ajouté un 15 ^{ème} corridor cyclable sur l'axe Liège – Jupille – Saive – Barchon – Blegny – Dalhem – Aubel. .2 ^{ème} turet = standard	13.300
Chaufontaine	19/02/2019	Le PUM de Liège est approuvé tout en émettant les remarques suivantes : <ul style="list-style-type: none">• Analyser et assurer un suivi supracommunal d'un corridor vélo à dominante utilitaire de Liège à Embourg via Chênée, et de Beaufays à Sprimont via Dolembreux• Veiller à étudier et à assurer le pôle d'échange TEC (L28) – SNCB à Chaufontaine, notamment en synchronisant les horaires des bus et des trains.• 2^{ème} turet standard	20.935

Comblain-au-Pont	04/02/2019	<p>Approuve le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise sous réserve des remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sur quasi tous les enjeux abordés, le PUM n'accorde pas d'attention à la dimension rurale et est jugé « urbano-centré » • Regret d'une consultation trop limitée (même si respect du cadre décréteil) • Reprise des thématiques du PiCM de 2003 ; TC, sécurité routière, abords d'école, cheminements cyclables locaux, ... • Suggestion de prendre en compte, voire de relancer, le projet de Plan provincial de Mobilité • Créer un PEM d'agglomération à la gare de Poulseur (et allusion fréquentes au projet de réaménagement de la zone dans le cadre d'une fiche PCDR) • Problématique des personnes isolées et des taxis sociaux • Traiter les enjeux liés au transport de marchandises (entre autres les flux liés aux carrières), et ce à l'échelle locale et à une échelle plus vaste que celle des zones PUM • Nombreuses allusions à des options relevant du développement territorial et des projets locaux • Développer les accès aux hôpitaux, dont Esneux • Le PUM doit prendre en compte les déplacements « horizontaux », c'est-à-dire internes à la deuxième couronne, qui représentent 15% des déplacements totaux dans l'arrondissement. • Les corridors vélo ne vont pas jusque Comblain ; ils doivent être complétés par le projet de l'itinéraire en site propre le long de l'Amblève. • Soutien affirmé au principe STOP • Mise en place d'un réseau de mesure des polluants et du bruit • Soutien à toutes les solutions en vue de modifier les comportements : billets combinés, recours à des services de mobilité, centrales de mobilité, vélo et marche, diminution du recours à la voiture, plans de mobilité à coordonner entre entreprises, ... • Utilisation des recettes liées à ViaPass pour financer les investissements à consentir, dans le respect du principe STOP • Le Conseil communal conditionne le projet de développement routier à la nécessité de développer également les transports en commun, les modes doux, les PEM et les P+R au niveau de la deuxième couronne, pour favoriser les déplacements « horizontaux » sécurisés au sein de la deuxième couronne, et pour pouvoir répondre à l'ambition de réduction de la part modale de la voiture » • En dernier recours, lorsque toutes ces autres actions auront été réalisées, étude des besoins en nouvelles infrastructures routières de grande capacité (4ème bande sur le Ring Nord, CHB) 	5.381
------------------	------------	--	-------

		<ul style="list-style-type: none">• La voiture restera nécessaire pour déplacements internes 2^{ème} couronne, et pour rejoindre PEM et P+R en 1^{ère} couronne. « Dans cette perspective, le Conseil communal donne une certaine légitimité au projet de liaison CHB »• Mise en œuvre du PUM : Rendre obligatoire la motivation de conformité au PUM des outils stratégiques d'AT, des PCM (le décret le prévoit déjà) de travaux publics et de projets d'urbanisme, « y compris par les communes pour autant que la Région les soutienne financièrement »• La mise en œuvre du PUM doit faire l'objet d'un agenda établi dans le respect du principe STOP• Une « Agence » doit être mise sur pied pour veiller à la mise en œuvre et ce dans une optique de participation citoyenne. Elle doit être représentative des Conseils communaux sur base proportionnelle et ne peut se contenter de réunir les seuls bourgmestres.	
Dalhem	31/01/2019	Délibération standard	7.412

Esneux	21/02/2019	<p>Approuve le PUM moyennant les remarques ci-dessous, qui sont autant de balises de mise en œuvre progressive, et en respect du principe STOP ; le SPW doit fixer un calendrier de mise en œuvre, avec suivi annuel entre autres sous l'angle du respect du principe STOP.</p> <p>Généralités</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le Conseil s'inscrit dans et soutient la vision du PUM et ses ambitions de créer une vision ambitieuse, partagée et durable de l'agglomération liégeoise conjointement avec les acteurs locaux • Regret que le cadre décretaal n'ait pas pu donner davantage d'amplitude à l'enquête publique autour d'un document d'une telle richesse. Il incite à concrétiser cette ambition participative en multipliant les séances d'information et de consultation de la population lors de la mise en œuvre du PUM. Les moyens dégagés pour ces échanges doivent être à la hauteur des chantiers envisagés. • Grandes infrastructures autoroutières : priorité absolue, en termes de moyens et de planification, à la mobilité douce, aux TC ou encore à la gestion intelligente du trafic (<i>smart mobility</i>). L'ambition de désengorgement des accès ou de la traversée de l'agglomération liégeoise, à laquelle souscrit le CC, ne pourra se faire au détriment de cette priorité. Le CC s'oppose à des projets autoroutiers d'envergure qui ne seraient pas évalués au regard des préoccupations actuelles en termes de mobilité, environnementaux et budgétaires (e.a. le « réseau concentrique » illustrée en p. 164 du RIE). Les impacts en termes de périurbanisation, de génération de trafic secondaire, en ce compris sur la commune d'Esneux, la perspective de nouvelles infrastructures traversant la commune, l'accroissement prévisible du trafic et enfin, les impacts environnementaux négatifs soulevés par le RIE questionnent lourdement certaines options envisagées. <p>Demandes spécifiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rail ; augmentation des fréquences en semaine et le w-e • Intensification des connexions entre L 28 et L377 vers le Sart-Tilman y compris le week-end • Intégrer Tilff et Esneux dans la première couronne pour ne pas créer de différence de traitement entre ces deux pôles en termes d'offre de Transport en Commun (TC) • Le RAVeL est un atout incontestable en matière cycliste, mais ne suffit pas à rencontrer les objectifs. Il faut davantage de pistes réservée, revoir les régimes de vitesse (de 70 à 50 km/h) et multiplier les passages sécurisés pour piétons et cyclistes sur certains tronçons à considérer désormais comme résidentiels. • Compléter l'approche radiale (de et vers la métropole) par une approche de type rocade, plus particulièrement en termes de TC et 	12.889
--------	------------	---	--------

		d'infrastructures cyclables (par ex. une liaison entre Sprimont - Esneux, Neupré et Seraing,	
Flémalle	14/02/2019	Délibération standard	26.174
Fléron	19/02/2019	Approuve le PUM, avec : <ul style="list-style-type: none"> • L'intégration dans toute décision-réflexion le principe STOP • Dans le cadre du futur monitoring, il sera demandé une analyse approfondie de l'ensemble des considérants de la présente délibération (reprise des considérations de la CCATM « les objectifs du PUM ne vont pas assez loin » + « selon l'étude d'incidences 2007, CHB n'apporterait rien » « si CHB est mis en œuvre c'est pour décharger le centre de Liège en faisant fi des communes impactées » « si CHB est mis en œuvre, il faut des mesures d'accompagnement à mettre en place avant réalisation ; sinon, la circulation diminuera à court terme, mais après ce sera pire », & des considérations strictement locales) (considération du Conseil : Conformément au SDALg, développer les outils et prendre les mesures juridiques et opérationnelles afin ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain,... 	16.495
Grâce-Hollogne	/	néant	22.541
Herstal	18/02/2019	Approuve le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise, avec une attention particulière sur : <ul style="list-style-type: none"> ◦ la réalisation de l'extension du tram vers Herstal – Basse campagne, afin notamment de structurer les projets de réaménagements (pôle Hayeneux, Master Plan du cœur de ville, Master Plan des ACEC, ...) ; ◦ une liaison efficace entre les gares de Herstal, Milmort et Liers ; ◦ un meilleur maillage des transports en commun entre les quartiers et les anciennes communes de Herstal (concordance des horaires train, tram, bus, intermodalité simplifiée, ...) ; ◦ l'optimisation du réseau de tronçons de mobilité douce entre Herstal et les communes avoisinantes ; ◦ une meilleure accessibilité du zoning des Hauts-Sarts par les différents moyens de transport (train, bus, vélo, voiture, parking de délestage concerté, ...) ; ◦ la reconversion du site de Chertal dans ses implications en matière de mobilité, notamment sur Herstal. .2 ^{ème} tiret : standard	39.958
Juprelle	19/02/2019	Délibération standard	9.288

Liège	04/02/2019	<p>Approuve le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.</p> <p>Sollicite le Gouvernement wallon afin de prioriser les actions de manière intégrée, d'établir un plan de mise en œuvre (y compris les moyens humains) et de financement du plan d'actions du PUM permettant à l'Arrondissement de Liège de bénéficier des outils de mobilité nécessaires et indispensables au développement harmonieux de son territoire. Les priorités attendues nécessitant une articulation entre les différentes actions sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement de la mobilité piétonne en appliquant systématiquement les critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle) ; • Le développement des micromobilités en milieu urbain (trottinettes électriques, segways, ...) ; • Le renforcement des réseaux cyclables (corridors, réseau nœud, ...) ; • La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire (Tram, BHNS) ; • Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain (REL, réouverture de points d'arrêt) ; • Le développement d'une intermodalité forte (pôles multimodaux, P+R) ; • La concrétisation de nouvelles formes de mobilités urbaines (transport par câbles) ; • La sécurisation du réseau routier existant (zone 30, basses émissions, ...) ; • La valorisation du Ring nord de Liège (élargissement, Système de Transport Intelligent) ; • La gestion de la demande (multimodalité, nouvelles formes de mobilité, management) ; <p>Sollicite le Gouvernement wallon :</p> <ul style="list-style-type: none"> • d'étudier de manière spécifique la problématique du transport marchandises, de l'approvisionnement et de la logistique urbaine à l'échelle de l'agglomération liégeoise ; • d'intégrer de manière plus affirmée, tant dans les actions que dans le suivi, les aspects environnementaux et climatiques (bruit, pollutions de l'air, ...) et d'étudier de manière spécifique ces problématiques au niveau de l'agglomération liégeoise ; • à légiférer sur la périurbanisation conformément aux orientations proposées dans le Plan Urbain de Mobilité ainsi que dans l'application du principe « STOP Béton » envisagé dans le Schéma de Développement Territorial (SDT) ; • à affecter directement à la mise en œuvre du PUM sur l'agglomération liégeoise les budgets économisés dans le cadre du dossier du tram. 	197.355
Neupré	19/02/2019	Délibération standard	9.934

Oupeye	31/01/2019	Remet un avis favorable sur le projet de PUM moyennant les remarques suivantes : <ul style="list-style-type: none"> •Le rappel des enjeux prioritaires que sont : <ul style="list-style-type: none"> •la reconversion du site de Chertal •la desserte en transport en commun des quartiers en développement •la liaison RAVeL longeant directement la Meuse et non le Canal Albert •La nécessité d'améliorer la desserte des transports en commun entre la métropole et la seconde couronne •La nécessité d'augmenter les aides financières pour le développement de la Centrale de mobilité de la Basse-Meuse. <p>•2^{ème} turet = standard</p>	25.297
Saint-Nicolas	04/02/2019	Délibération standard	24.251
Seraing	28/01/2019	Approuve le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise exception faite par décision du Conseil Communal du 18 avril 2018, d'une part, de la zone de mutabilité appliquée à BONCELLES dans le cadre de l'"Ambition 1" et, d'autre part, d'un enjeu commercial non porteur de spécificité en matière de thématique commerciale dans le cadre de l'"Ambition 2". •2 ^{ème} turet : standard	64.270
Soumagne	18/02/2019	Approuve le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise à condition que sa mise en application réponde impérativement au principe "STOP" qui recommande aux politiques de mobilité de hiérarchiser les modes de transport, en particulier pour déterminer l'ordre de priorité des futurs aménagements et infrastructures, ainsi que des moyens financiers et humains qui devront être dévoyés pour la mise en œuvre de ce plan ; le principe STOP préconisant de se focaliser d'abord sur les piétons, ensuite sur les cyclistes, puis sur les transports publics et finalement, et seulement quand le reste est déjà réalisé, sur les voitures individuelles. <ul style="list-style-type: none"> • Sollicite le Gouvernement wallon afin d'établir un plan de mise en œuvre et de financement détaillé des mesures prioritaires garantissant à l'Arrondissement de Liège les outils de mobilité nécessaires et indispensables au développement harmonieux de son territoire, au changement d'habitude et de mentalité en matière de mobilité, à la transition écologique. De nouveau, il est indispensable que ces outils répondent au principe «STOP». 	16.888

Sprimont	19/02/2019	<p>Émet un avec favorable conditionnel sur le projet de PUM tenant compte des remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le renforcement des tronçons routiers stratégiques par la création d'une liaison CHB doit être encadré par la mise en œuvre 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 nouvel axe routier. • (...) le prolongement jusqu'à Sprimont du corridor cyclable allant du centre de l'agglomération vers Embourg, via Chênée, est indispensable pour offrir aux habitants de Sprimont un potentiel intéressant du point de vue des déplacements de loisirs ainsi que des déplacements utilitaires, comme cela sera le cas dans toutes les communes limitrophes. • La ligne de bus express Liège-Aywaille envisagée doit faire une escale unique à la sortie autoroutière 45 afin de faire une connexion avec les parkings de covoiturage existants, situés à proximité d'une route fréquentée donnant accès aux ZAE de Damré et Cornemont générant un nombre importante d'emplois et donc de déplacements. Renforcer la fréquence, en particulier pour les L65 et 28 pour les personnes désireuses de se rendre au CHU. La création d'une liaison vers el CHU d'Esneux est également souhaitable. L'absence d'une liaison cyclable vers les gares de Rivage et Trooz, Fraipont et Nessonvaux doit être compensée par une offre de bus traversant l'entité. • Intermodalité : création d'un mobipôle (covoiturage - vélo - bus express et bus de connexion aux gares) au centre du territoire communal (à proximité, donc de la sortie 45 de l'E25). • Le reste de la délibération est standard. 	14.645
Trooz	18/02/2019	<p>Approuve le projet de PUM Sollicite le Gouvernement (délibération standard) Ajoute les considérations suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La liaison CHB doit être inscrite comme liaison potentielle à étudier lorsque les travaux prioritaires déterminés au PUM seront mis en œuvre. Le tram de Liège est par exemple un élément structurant fort, qui va modifier la mobilité du bassin liégeois en profondeur. La nécessité d'une telle liaison autoroutière devra être revérifiée au même titre que ses alternatives potentielles. 	8.172

Visé	18/02/2019	<p>Approuve le projet de PUM, en y intégrant les points et remarques suivants :</p> <p>(En synthèse)</p> <ul style="list-style-type: none"> • La création d'un point d'arrêt REL à Cheratte, et une desserte aux heures de pointe de minimum 4 trains/h desservant les gares de Visé et Cheratte • Les parkings de ces deux gares devraient être intégrés dans le P+R d'agglomération • Les réseaux de TC au départ de ces deux gares doivent assurer une desserte efficace des hauteurs et des communes avoisinantes • Il faudra achever le réseau cyclable entre Visé, Liège et les communes voisines • Il faudrait intégrer Visé dans la zone à haut niveau de service • Il faut prévoir une nouvelle voirie de contournement nord reliant le plateau (Dalhem - N608) à l'autoroute • (Prend acte du fait que la stratégie marchandises sera prise en compte à une échelle plus large) • Demande une inclusion de Visé dans la zone de basses émissions • Gestion des infrastructures de transport de manière à limiter les nuisances (revêtements, protections anti-bruit, végétalisation, recouvrement de certaines infrastructures) • Mise en place de dispositifs de mesure des polluants et des nuisances sonores. <p>Le reste de la délibération est standard.</p>	17.767
TOTAL			623.953

Les **deux-tiers** de la population de l'arrondissement équivalent donc à **415 969 habitants**. La Commune de Grâce-Hollogne, ne disposant au moment requis, de majorité communale, n'a pas pu organiser de Conseil communal dans la période utile.

6 PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PUM EN CONSIDÉRATION DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES, DES AVIS ET DES RÉCLAMATIONS ET OBSERVATIONS ÉMISES LORS DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Tout d'abord et comme explicité en page 2 du rapport du PUM, le rapport technique a été adapté pour tenir compte des remarques issues de l'enquête publique et du RIE. Pour faciliter leur identification, elles sont mises en évidence au moyen d'astérisques insérés dans la marge, à hauteur des corrections apportées : dans la table des matières, dans la liste des figures, puis sur chaque page ou chapitre concernés.

Les principales adaptations sont listées dans la présente déclaration environnementale, par thème ou chapitre concerné.

6.1 CHAPITRE D'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.

6.2 GESTION DE LA DEMANDE

- 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

6.3 MOBILITÉ PIÉTONNE ET DES PMR

Ce thème 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 micromobilité type trottinettes, overboard, solowheel ; tant en termes d'insertion de leurs itinéraires que de stationnement ;
- intégration de cette approche volontariste dans chaque permis d'urbanisme, d'aménagement, 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).

6.4 MOBILITÉ CYCLABLE

Le chapitre 3.3 relatif aux vélos 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 la SRM de 15€ / an / habitant en développement du réseau.

6.5 TRANSPORTS PUBLICS

Plusieurs adaptations ont été apportées, notamment aux chapitres :

- 2.1.4 : concernant les réflexions en cours sur la liaison Liège – Visé – Maastricht dans le cadre du projet Eurekarail ;
- 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 ;
- 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.

A relever que le PUM 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.

6.6 TRANSPORT DE MARCHANDISES

Ce thème 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 traitera 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.

Par ailleurs, 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.

Le rapport évoque à plusieurs chapitre le fait que les flux de poids-lourds sont désormais bien connus des Autorités grâce à l'outil ViaPass qui permet d'identifier les itinéraires empruntés et de quantifier les poids-lourds sur la totalité du réseau routier régional comme communal.

6.7 GOUVERNANCE

Ce thème 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.

6.8 AUTRES ADAPTATIONS PONCTUELLES

En sus de ces adaptations thématiques ciblées, de multiples corrections et mise en cohérence ont été apportées au rapport. Citons également deux interventions plus ponctuelles, portant sur :

- une clarification relative au projet de contournement autoroutier sud-est "CHB", dont le projet inclus déjà les multiples remarques issues de l'étude d'incidences sur l'environnement. Le PUM liste une dizaine de mesures complémentaires, établies en étroite concertation avec la Région, qu'il y aura lieu d'intégrer aux réflexions dans le cadre d'une deuxième étude d'incidences sur le projet ;
- l'ajout du besoin de développer une stratégie de lutte contre les pics de pollution.

7 AUTRES SOLUTIONS RAISONNABLES ENVISAGÉES

La réalisation du PUM a nécessité la mise en commun d'un grand nombre d'acteurs et de forces politiques. Le consensus abouté présente une très grande ambition qui doit se concrétiser dans la multitude des projets décrits dans l'étude.

A plusieurs reprises, l'urgence d'action a été évoquée. Celle-ci transparaît dans les avis des instances et dans les retours de l'enquête publique.

D'autres solutions raisonnables ont été envisagées et les raisons pour lesquelles elles n'ont pas été retenues sont les suivantes :

- la non réalisation de CHB ou alternative « 0 » ; les raisons pour lesquelles cet abandon de CHB n'a pas été retenu sont résumées au point 4.2.1 ;
- un tracé en surface plus proche de l'agglomération en lieu et place de CHB ; les raisons pour lesquelles une telle solution n'a pas été retenue sont résumées au point 4.2.2 ;
- la réalisation d'un tunnel proche de l'agglomération en lieu et place de CHB (du Pont Atlas à Chênée) ; les raisons pour lesquelles cet abandon de CHB n'a pas été retenu sont également résumées au point 4.2.2 ;

Le PUM est déjà hyper-volontariste. Parler d'un scénario allant plus loin implique de briser le consensus qui a déjà nécessité 2 versions du PUM pour aboutir. (version 2008 et version 2019) L'Agglomération ne peut se permettre d'attendre une 3ème version pour mettre en œuvre les recommandations du projet de PUM de 2008 et les nombreuses et très ambitieuses recommandations du PUM de 2019...

Rappelons les éléments de 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, ...).

La planification des propositions du PUM devra ainsi être :

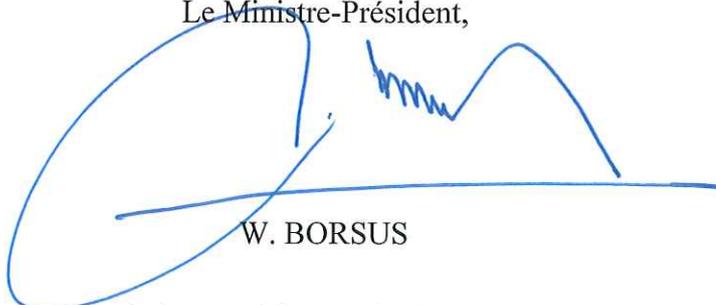
- Plus « opérationnelle », avec une réalisation par étapes, pour atteindre progressivement la Vision FAST 2030 ;
- Conforme au principe **STOP**, qui impose aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons (Stappers), ensuite aux cyclistes (Trappers), puis aux transports publics (Openbaar vervoer) et finalement aux voitures individuelles et aux camions (Privé-vervoer) ;
- Optimisée en termes de « mesures liées » ; en déterminant les interdépendances des mesures (quelles sont les mesures liées entre elles afin de les renforcer mutuellement, et quelles sont les mesures qui peuvent être réalisées indépendamment les unes des autres).

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 mai 2019 adoptant le plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège

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,



C. DI ANTONIO