



Séance publique — ~~A huis clos~~ — du 4 février 2019.

Présents : M.T. Cialone, **Président** ;

M. G. Philippin, **Bourgmestre**, M. W. Herben, Mme N. Dubois, M. P. Saive, Mme A-M Libon, M. C. Gauthy, **Echevins** ;

MM. F. Gingoux, F. Dupont, C. Kersteens, M. J-F Bourlet, ~~Mme F. Samray Collard~~, MM. P.

Gielen, R. Quaranta, T. Coenen, A. Rassili, J. Peters, R. Courtois, R. Grosch, Mme C.

Bernardin-Bosard, MM. P. Lempereur, B. Beneux, R. Nafrak, Mmes Z. Istaz Slangen, C.

Hauregard, S. Pickman, S. Davin et F. Demirci **Conseillers** ;

M. Y. Parthoens, - **Conseiller communal, Président du CPAS**;

M. F-J Santos Rey, **Secrétaire**.

Objet : Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise.

Délibération n°

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) non encore approuvé par le Conseil communal ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Considérant que la Commune d'Ans partage ces ambitions pour autant que la limitation du développement commercial n'empêche pas la rénovation intelligente et la requalification des principales polarités existantes sur le territoire communal en particulier la zone commerciale dite "Ans-Rocourt". Cela implique que la régénération et la concentration de l'offre commerciale de la zone Ans Rocourt en une polarité unique et repensée grâce à la démolition des infrastructures et bâtiments commerciaux actuels et leur substitution par une nouvelle architecture de qualité et répondant aux normes de construction les plus modernes notamment en termes de Haute Qualité Environnementale soient considérés, fut-ce avec une augmentation (raisonnée) de la superficie commerciale ;

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie

ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocades ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
- La gestion de la demande via :
 - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
 - La promotion de la multimodalité.

Considérant que développement d'une intermodalité forte implique la création de « P+R » d'agglomération et à l'échelle locale tels que repris à la page 101 du projet de plan urbain de mobilité adapté suite à l'enquête publique (version janvier 2019) ;

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Considérant l'ouverture prochaine du CHC (Centre hospitalier Chrétien) et l'augmentation du trafic automobile qu'elle engendrera sur le ring traversant la commune d'Ans ;

Considérant le développement continu de l'aéroport de Bierset et l'arrivée annoncée dans les 3 ans de la société ALIBABA qui multipliera par quatre le trafic camion dans la zone (de 400 à 500 camions par jour actuellement autour de l'aéroport et on devrait atteindre 2 000 camions par jour) ;

Considérant par conséquent le risque de saturation de l'échangeur de Loncin et l'augmentation des pollutions sonore et atmosphérique subséquentes ;

Considérant que l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège préconisée par le PUM apparaît dès lors on ne peut plus indispensable à l'organisation d'une mobilité raisonnée limitant l'impact sur l'environnement via la réduction du nombre quotidien de kilomètres parcourus par des milliers de véhicules et la diminution des émissions générées par les véhicules bloqués dans les embouteillages ;

Attendu en outre que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Considérant qu'il en a été débattu au cours de la réunion de la Commission ad hoc instituée en application de l'article L 1122-34 du code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation et de l'article 43 du règlement d'ordre intérieur du Conseil communal;

Sur la proposition du Collège communal

Par 26 voix pour et 3 abstentions ;

DECIDE

- 1) d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.
- 2) de solliciter le Gouvernement wallon à 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 en veillant notamment à assurer la fluidité du trafic sur le ring traversant la commune d'Ans .
- 3) de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

Par le Conseil :

**Le Secrétaire,
(s) F-J. SANTOS REY**

Pour extrait conforme,

**Le Directeur général f.f.,
F-J. SANTOS REY**

**Le Président,
(s) T. CIALONE**

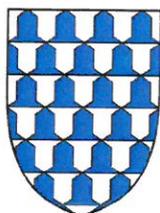
**Le Bourgmestre,
G. PHILIPPIN**

Province de LIEGE

**EXTRAIT du registre aux délibérations
du CONSEIL COMMUNAL.**

Arrondissement de LIEGE

SEANCE PUBLIQUE DU 19.02.2019.



Administration communale
de et à 4340 AWANS

Présents :

Présents : M. Luc TOSQUIN, Président,
M. Thibaud SMOLDERS, Bourgmestre ;
M. François LEJEUNE, M. Maurice BALDEWYNS, M.
Samuel DE TOFFOL, Mme BOUVEROUX-VANHOVE,
Mme Françoise CLAESSENS-INFANTINO (Présidente
de CPAS) Membres du Collège communal;
M. André VRANCKEN, M. Pierre-Henri LUCAS, Mme
Catherine STREEL, M. Dominique LUGOWSKI, M.
Pascal RADOUX, M. Jean-Jo MACOURS, M. Pierre
BONNARD, M. Jean-Paul VILENNE, Mme Charline
DRISKET, M. Didier MACOURS, M. Johan VANHOEF,
M. Stéphane LANTIN, Mme Cécile BOCK, M. Bernard
DUROSELLE, Conseillers communaux;
Eric DECHAMPS, Directeur général.

Objet : **Mobilité - Plan Urbain de Mobilité (P.U.M) de l'agglomération Liège -
Approbation du projet - Décision**

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège

représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 28 novembre 2017;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)

- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)

- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)

- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)

- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.

- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;
Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;

- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;

- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;

- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;

- La création de 3 lignes de rocades ;

- L'adaptation des lignes de desserte locale ;

- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;

- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;

- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;

- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;

- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

- Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;

- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;

- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;

- L'élargissement et l'intensification des services ;

- Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;

- La création de 22 pôles d'intermodalité ;

- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

- La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
 - La sécurisation du réseau routier existant via :
- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;
 - La gestion de la demande via :
- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...)

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique

A l'unanimité des membres votants;

DECIDE :

1. d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.
2. de solliciter le Gouvernement wallon à 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.

3. de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).
CHARGE le Collège communal de l'exécution de la présente décision.

PAR LE CONSEIL,

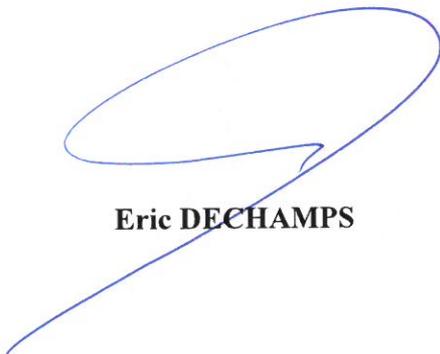
Le Secrétaire,
(s) E. DECHAMPS

Le Président,
(s) L. TOSQUIN

POUR EXTRAIT CONFORME,

Le Directeur général,

Le Bourgmestre,



Eric DECHAMPS



Thibaud SMOLDERS

DELIBERATION

SEANCE DU 19 février 2019

Sont présents :

CARPENTIER Pascal, Conseiller, Président

CARPENTIER Thierry, Bourgmestre

SIMON Dominique, CULOT Laurence, HENRY René, GILBERT Christian, CORNET Daniëlle, Echevins
DODRIMONT Philippe, GILSON Marc, RIXHON Daniel, MOYSE Vincent, BENOIT Julie, GAVRAY Denis,
MARENNE Yves, TOUSSAINT Michaël, CORBESIER Jérôme, GERMAIN Loïc, LEPONCE Mélanie,
CLOSE Jean, WISLEZ Daphné, SEVRIN Frédéric, DUBOIS DARCIS Corine, ANDRIEN Renaud,
Conseillers(ères) communaux

BIEUVLET Jérôme, Président du CPAS, assiste à la séance sans prendre part aux votes

HENROTTIN Natalie, Directrice générale, Secrétaire

OBJET : Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise - Approbation

Le Conseil communal,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 01/04/2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3 § 1 du Décret du 01/04/2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3 § 2 du Décret du 01/04/2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 01/04/2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13/05/2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 30/11/2017 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 - F.A.S.T. (Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25/10/2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12/11/2018 au 07/01/2019 ;

Attendu que suivant l'article 6 § 2 al. 1^{er} du Décret du 01/04/2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1^{er} 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13/05/2004 ;

Attendu que suivant l'article 6 § 2 al. 2 du Décret du 01/04/2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21/02/2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 01/04/2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1 : Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2 : Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3 : Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4 : Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5 : Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6 : Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7 : Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8 : Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9 : Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10 : Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11 : Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1 : Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1^{ère} couronne + 15.000 2^{ème} couronne)
- Ambition 2 : Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m² nouveaux)
- Ambition 3 : Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4 : Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5 : La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 - F.A.S.T.
- Ambition 6 : Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité ;

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocades ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocades ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
- La gestion de la demande via :
 - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
 - La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par

jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...);
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...);
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu de l'avancement du projet de "Ravel" entre Aywaille et Comblain-au-Pont, soutenue par les communes d'Aywaille, Sprimont et Comblain-au-Pont ;

Vu l'importance des lignes de trains 42 et 43 pour la région Ourthe-Amblève ;

Vu l'importance de l'activité commerciale et de son développement raisonné dans l'arrondissement ;

Vu le rôle touristique des sites de la commune ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

DECIDE, par 13 voix pour et 9 abstentions (Jean Close, Marc Gilson, Daniel Rixhon, Vincent Moyse, Loïc Germain, Mélanie Leponce, Yves Marenne, Daphné Wislez et Corine Dubois Darcis) :

Article 1 : D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.

Article 2 : De solliciter le Gouvernement wallon à 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.

Article 3 : De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 01/03/2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 Namur et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL

La Secrétaire,

N. HENROTTIN

Le Bourgmestre,

Th. CARPENTIER

POUR EXTRAIT CONFORME,
Délivré le 26/02/2019

La Directrice générale,

N. HENROTTIN

Le Bourgmestre,

Th. CARPENTIER



ARRONDISSEMENT DE LIEGE

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS

PROVINCE DE LIEGE

DU CONSEIL COMMUNAL

COMMUNE DE BASSENGE

N° Postal : 4690

SEANCE PUBLIQUE DU 21 février 2019

Sont présents :

Mme **V. HIANCE** – Bourgmestre – Présidente.

Mrs et Mme : **P. KNAPEN, A. BROUNS, J. BRUNINX, C. VRIJENS** - Echevin(e)s.

Mmes, Mrs **P. SLEYPENN, M. MALHERBE, M.A. SIMON, Ch. SORTINO, A. MARX, I. ROENEN, C. PIETTE, F.Y. DEBRUS, S. CAMAL, A. TUTS, A. RUTH, M. SENTE, M. GERKENS, M.N. DEIL** - Conseiller(e)s.

Excusées : Mmes **A. TUTS** et **M.N. DEIL**

Mr : **J. TOBIAS** – Directeur général.

Point N° .4. OBJET : Plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège.

Le Conseil communal,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

-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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 23 novembre 2017 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décidé de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1^{er} du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;

- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Monsieur le Conseiller communal Michel Malherbe (Ecolo) tient à faire part des commentaires suivants : « En préambule, merci au Collège d'avoir pris en considération la plupart de nos revendications concernant l'avis à donner sur le PUM. Nous passerons donc d'un vote négatif à un vote positif néanmoins serait-il possible d'y inclure les remarques supplémentaires suivantes ? (voir en gras dans le texte).

Avis de la Commune de Bassenge concernant le Plan Urbain de Mobilité

Nous sommes bel et bien conscients que le PUM a une valeur, avant tout, stratégique et que son opérationnalisation se fera progressivement et de manière coordonnée avec l'ensemble du bassin mobilité liégeois. Bien que nous partageons cette stratégie de mobilité ambitieuse à l'horizon 2030, nous tenons toutefois à vous faire part de quelques remarques qu'il serait important que le Gouvernement wallon prenne en considération en vue 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.

Bassenge fait partie de ces « zones de corridors métropolitains » mais, hormis les objectifs en termes de part modale qui sont chiffrés, aucun moyen d'opérationnalisation n'est prévu dans le PUM pour atteindre cet objectif.

Le PUM doit, tout comme le préconise le RIE (Rapport sur les Incidences Environnementales), prioriser :

1. les modes doux dont le vélo fonctionnel
2. les transports en commun

Le PUM envisage de transformer l'E25 au Nord de Liège en Boulevard urbain et de réduire à une bande l'accès des véhicules aux quais de la Dérivation mais il faudra absolument prévoir des mesures structurantes concernant la Basse-Meuse et Visé.

Nous tenons à souligner le fait qu'il sera impératif de phaser la mise en œuvre de ces projets : afin d'offrir, d'abord, aux habitants de la Basse-Meuse et à leurs voisins des solutions satisfaisantes permettant de se rendre rapidement à Liège sans voiture, et ensuite, réaliser le Boulevard urbain et la restriction de la circulation à une bande sur les Quais de la Dérivation.

Bien que nous sommes conscients que la stratégie du PUM soit principalement axée sur le bassin de mobilité liégeois, nous souhaitons mentionner le fait que Bassenge est parfaitement située à la frontière de Région flamande et des Pays-Bas (toutes trois parfaitement reliées via des trajets cyclables). Toutefois, cet avantage ne semble pas exploité dans le PUM. Aucun axe de liaison n'est prévu pour assurer les connexions avec Maastricht ou Tongres alors que les liaisons avec ces pôles économiques pourraient s'avérer stratégiques pour le développement économique de l'agglomération liégeoise.

Afin que Bassenge soit d'avantage inclus dans cette stratégie de mobilité ambitieuse qu'est le PUM, il serait intéressant de prévoir dans le plan de mise en œuvre de la Région Wallonne :

1. D'intégrer la ville de Visé dans la zone des transports en commun à haut niveau de service.
2. D'intégrer pleinement la ligne Visé-Liège dans le futur REL avec à terme un minimum de 4 trains aux heures de pointe.
3. De définir une adaptation du réseau structurant des TC pour la desserte des communes proches de Visé (dont Bassenge) au départ des gares de Visé et Cheratte et faire de celles-ci des pôles d'échanges multimodaux avec des P+R d'agglomération et des parkings vélos sécurisés.
- 3.bis Tram : Prioriser le projet long parcours donc l'extension du tram jusqu'à Herstal
4. De prévoir des bus plus fréquents et avec des parcours plus directs entre les villages de Bassenge et la ville de Visé pour que les élèves du secondaire bénéficient du confort minimal et (re)trouvent l'envie de continuer les transports en commun après leurs humanités. Des moyens en bus supplémentaires doivent être consacrés à ces liaisons entre les villages de la Basse-Meuse et Visé, profitant des bus qui seront libérés par le tram à Liège.
5. De renforcer l'offre de trains ou de bus BHNS en direction de Liège, soit via Milmort-Liers-Herstal ou Rocourt.
6. Le PUM n'aborde pas la problématique du transit de nombreux camions qui traversent la commune de Bassenge pour prendre l'autoroute E313 en direction d'Anvers à partir de Boirs. Ces camions utilisent les routes locales pour notamment 2 motifs, le prélèvement kilométrique dont ils doivent s'acquitter et le détour d'une dizaine de kilomètres qu'ils doivent opérer suite à la fermeture de la bretelle d'autoroute (A 601) qui relie l'E25 à l'E313 (et donc augmente le montant du prélèvement kilométrique). Il serait intéressant de prévoir dans le plan de mise en œuvre de remettre en service l'autoroute fermée A601 afin de préserver l'état des routes de notre commune et de les rendre plus sécurisées aux vélos et piétons.

Ajouter le point suivant :

Mettre sur pied une Agence sur le territoire du PUM pour assurer sa mise en œuvre et pour veiller à la

participation citoyenne.

DECIDE

- d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.
- D'approuver le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbanins de Mobilité.
- D'envoyer un avis au nom du conseil communal de Bassenge à l'intention du Gouvernement wallon afin que les spécificités bassengeoises soient mieux prises en considération dans le plan de mise en œuvre et de financement.

- de solliciter le Gouvernement wallon à 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.

- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

La présente décision a recueilli l'unanimité des suffrages ainsi que l'avis qui sera annexé à celle-ci.

« Avis de la Commune de Bassenge concernant le Plan Urbain de Mobilité »

Nous sommes bel et bien conscients que le PUM a une valeur, avant tout, stratégique et que son opérationnalisation se fera progressivement et de manière coordonnée avec l'ensemble du bassin mobilité liégeois. Bien que nous partageons cette stratégie de mobilité ambitieuse à l'horizon 2030, nous tenons toutefois à vous faire part de quelques remarques qu'il serait important que le Gouvernement wallon prenne en considération en vue 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.

Bassenge fait partie de ces « zones de corridors métropolitains » mais, hormis les objectifs en termes de part modale qui sont chiffrés, aucun moyen d'opérationnalisation n'est prévu dans le PUM pour atteindre cet objectif.

Le PUM envisage de transformer l'E25 au Nord de Liège en Boulevard urbain et de réduire à une bande l'accès des véhicules aux quais de la Dérivation mais il faudra absolument prévoir des mesures structurantes concernant la Basse-Meuse et Visé.

Nous tenons à souligner le fait qu'il sera impératif de phaser la mise en œuvre de ces projets : afin d'offrir, d'abord, aux habitants de la Basse-Meuse et à leurs voisins des solutions satisfaisantes permettant de se rendre rapidement à Liège sans voiture, et ensuite, réaliser le Boulevard urbain et la restriction de la circulation à une bande sur les Quais de la Dérivation.

Bien que nous sommes conscients que la stratégie du PUM soit principalement axée sur le bassin de mobilité liégeois, nous souhaitons mentionner le fait que Bassenge est parfaitement située à la frontière de Région flamande et des Pays-Bas (toutes trois parfaitement reliées via des trajets cyclables). Toutefois, cet avantage ne semble pas exploité dans le PUM. Aucun axe de liaison n'est prévu pour assurer les connexions avec Maastricht ou Tongres alors que les liaisons avec ces pôles économiques pourraient s'avérer stratégiques pour le développement économique de l'agglomération liégeoise.

Afin que Bassenge soit d'avantage inclus dans cette stratégie de mobilité ambitieuse qu'est le PUM, il serait intéressant de prévoir dans le plan de mise en œuvre de la Région Wallonne :

1. D'intégrer la ville de Visé dans la zone des transports en commun à haut niveau de service.
2. D'intégrer pleinement la ligne Visé-Liège dans le futur REL avec à terme un minimum de 4 trains aux heures de pointe.

3. De définir une adaptation du réseau structurant des TC pour la desserte des communes proches de Visé (dont Bassenge) au départ des gares de Visé et Cheratte et faire de celles-ci des pôles d'échanges multimodaux avec des P+R d'agglomération et des parkings vélos sécurisés.
4. De prévoir des bus plus fréquents et avec des parcours plus directs entre les villages de Bassenge et la ville de Visé pour que les élèves du secondaire bénéficient du confort minimal et (re)trouvent l'envie de continuer les transports en commun après leurs humanités. Des moyens en bus supplémentaires doivent être consacrés à ces liaisons entre les villages de la Basse-Meuse et Visé, profitant des bus qui seront libérés par le tram à Liège.
5. De renforcer l'offre de trains ou de bus BHNS en direction de Liège, soit via Milmort-Liers-Herstal ou Rocourt.
6. Le PUM n'aborde pas la problématique du transit de nombreux camions qui traversent la commune de Bassenge pour prendre l'autoroute E313 en direction d'Anvers à partir de Boirs. Ces camions utilisent les routes locales pour notamment 2 motifs, le prélèvement kilométrique dont ils doivent s'acquitter et le détour d'une dizaine de kilomètres qu'ils doivent opérer suite à la fermeture de la bretelle d'autoroute (A 601) qui relie l'E25 à l'E313 (et donc augmente le montant du prélèvement kilométrique). Il serait intéressant de prévoir dans le plan de mise en œuvre de remettre en service l'autoroute fermée A601 afin de préserver l'état des routes de notre commune et de les rendre plus sécurisées aux vélos.
7. Mettre sur pied une Agence sur le territoire du PUM pour assurer sa mise en œuvre et pour veiller à la participation citoyenne
8. Le PUM insiste sur la valeur de la gare et la ligne de Liers (et donc de la gare de Glons) qui pourrait « facilement et rapidement » être renforcée par la SNCB vu son trajet et sa haute fréquentation de trains vides vers le dépôt d'entretien :
 - Il est dès lors favoriser l'accès à cette gare :
 - o corridors vélos et parking sécurisé vélos
 - o bus nombreux et rapides
 - o parking délestage voitures.
9. Le PUM relève que le tram liégeois doit, dès le départ, opter pour le trajet long qui va jusque Herstal et nous partageons cette attente avec parkings de délestage et corridors vélos afin que les villages de la Basse-Meuse accèdent rapidement au tram
10. les corridors vélos doivent être envisagés de la périphérie vers les villes « de manière verticale » mais aussi entre les communes périphériques de « manière horizontale ».

PAR LE CONSEIL

**Le Directeur général,
(s) J. TOBIAS**

**La Présidente,
(s) V. HIANCE**

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Directeur général



La Bourgmestre,



**PROVINCE
DE
LIEGE**

**ARRONDISSEMENT
DE
LIEGE**

**COMMUNE
DE
4610 – BEYNE-HEUSAY**

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS

DU CONSEIL COMMUNAL

Séance du 18 février 2019.

PRESENTS : Mesdames et Messieurs :
Didier HENROTTIN, Bourgmestre-Président ;
Moreno INTROVIGNE, Isabelle CAPPÀ, Corinne ABRAHAM-SUTERA,
Freddy LECLERCQ, Echevins ;
Jean-Louis MARNEFFE, Richard MACZUREK, Frédéric TOOTH, Marie Rose JACQUEMIN,
Annick GRANDJEAN, Serge FRANCOITTE, Sylvia CANEVE, Véronique DE CLERCK,
Christine PARMENTIER-ALLELYN, Mireille GEHOULET, Christian GRAVA, Cédric
KEMPENEERS, David TREMBLOY, Marie-Josée LOMBARDO, Frédéric FONTAINE,
Jean-François WILKET, Salvatore LO BUE, Membres ;
Alessandra BUDIN, Présidente du C.P.A.S. ;
Marc HOTERMANS, Directeur général.

Objet : Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise.

La séance est publique.

LE CONSEIL,

Vu le code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'arrondissement administratif de Liège ;

Attendu que le poids de l'arrondissement administratif de Liège représente à lui seul 17 % de la population wallonne, 19% du P.I.B. wallon, 19 % de l'emploi wallon et 35 % des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

**PROVINCE
DE
LIEGE**

**ARRONDISSEMENT
DE
LIEGE**

**COMMUNE
DE
BEYNE-HEUSAY**

Attendu que le poids de l'arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne représente 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86 % internes à son propre territoire ;

Attendu que les enjeux majeurs pour le transport public de l'arrondissement administratif de Liège représentent 40 % de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17 % de la population) ;

Vu sa délibération du 06 novembre 2017 approuvant le Schéma de Développement de l'arrondissement de Liège (SDALg) ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 - F.A.S.T. (Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1^{er} du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1 : renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional,
- Enjeu 2 : structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants,
- Enjeu 3 : création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins,
- Enjeu 4 : soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande,
- Enjeu 5 : développement raisonné de l'activité commerciale,
- Enjeu 6 : préservation des diversités paysagères et de la biodiversité,
- Enjeu 7 : amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine,
- Enjeu 8 : valorisation touristique et culturelle,
- Enjeu 9 : conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux,
- Enjeu 10 : promotion d'une gouvernance supra-locale,
- Enjeu 11 : mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1 : une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1^{ère} couronne + 15.000 2^{ème} couronne),
- Ambition 2 : un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m² nouveaux),
- Ambition 3 : le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an),
- Ambition 4 : le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles),

**PROVINCE
DE
LIEGE**

**ARRONDISSEMENT
DE
LIEGE**

**COMMUNE
DE
BEYNE-HEUSAY**

Ambition 5 : la mise en œuvre de la vision pour la mobilité wallonne en 2030 - F.A.S.T.,

Ambition 6 : le développement d'une approche multipolaire de la mobilité ;

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Attendu que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité ; que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Attendu que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après) ; qu'il ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire ; qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Attendu que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), en accord avec la démarche Plan de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- la concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - la ligne longue du tram,
 - la création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148),
 - l'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71),
 - la création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille),
 - la création de 3 lignes de rocades,
 - l'adaptation des lignes de desserte locale,
 - l'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation),
 - l'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - la mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER,

**PROVINCE
DE
LIEGE**

**ARRONDISSEMENT
DE
LIEGE**

**COMMUNE
DE
BEYNE-HEUSAY**

- une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens,
 - la poursuite de réouverture de points d'arrêts,
 - un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'arrondissement ;
- le renforcement des réseaux cyclables via :
 - l'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole,
 - la multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers),
 - la concrétisation d'un réseau points nœuds,
 - l'élargissement et l'intensification des services ;
 - le développement d'une intermodalité forte via :
 - l'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins,
 - la création de 22 pôles d'intermodalité,
 - la création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
 - la valorisation du Ring nord de Liège via :
 - la mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring,
 - l'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
 - la sécurisation du réseau routier existant via :
 - des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers,
 - des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30),
 - une zone basse émission,
 - la réservation de voies au covoiturage,
 - l'implantation de bornes de recharge électrique ;
 - la gestion de la demande via :
 - la mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'arrondissement,
 - le suivi des nouvelles formes de mobilité,
 - la promotion de la multimodalité ;

Attendu que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'arrondissement de l'ordre de +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'arrondissement de Liège (SDALg),
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...),
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs,
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture,
- répondre à 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

PROVINCE
DE
LIEGE
—
ARRONDISSEMENT
DE
LIEGE
—
COMMUNE
DE
BEYNE-HEUSAY
—

- par où passe le transit des quartiers de la zone urbaine dense (Herstal, Saint-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...),
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison,
 - minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

A l'unanimité des membres présents,

DECIDE d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise ;

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 ;

DEMANDE qu'un comité de monitoring, composé de 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.

Le Directeur général,

PAR LE CONSEIL :



Le Bourgmestre,

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU
CONSEIL COMMUNAL

SEANCE DU 31 janvier 2019

Présents: MM Marc BOLLAND
Arnaud GARSOU, Ismail KAYA, Christophe BERTHO, Isabelle THOMANNE, Mireille HABETS
Ann BOSSCHEM, Geneviève CLOES, Jérôme COCHART, Frédéric DEBOUGNOUX, Charly DEDEE,
Serge ERNST, Julie FERRARA, Anne-Marie FORTEMPS, Jérôme GAILLARD, René GOREUX, Marie GREFFE,
Eugénie IGLESIAS, Laurent MEDERY, Christophe RENERY, Luc WARICHET, Nicolas WEBER, Florence WESTPHAL
Myriam ABAD-PERICK
Ingrid ZEGELS

Bourgmestre - Président
Echevins

Conseillers
Présidente du CPAS
Directrice générale

13^{ème} objet : PROJET DE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE – APPROBATION.

LE CONSEIL, réuni en séance publique,

Vu le Code la Démocratie locale et de la Décentralisation et ses modifications ultérieures ;

Vu le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Délibération du Conseil communal

en date du 31 janvier 2019

Suite n° 1 – 13^{ème} objet : **PROJET DE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE – APPROBATION.**

Vu sa décision du 26 octobre 2017 d'approuver le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) tel que présenté lors de la conférence du 13 septembre 2017 pour autant que celui-ci- soit modifié et complété afin de rencontrer les différentes remarques émises par le Conseil communal de Blegny, à savoir principalement la nécessité de doter Blegny d'un réseau structurant pour usagers faibles ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 7 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, alinéa 1^{er} du décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, alinéa 2 du décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

Délibération du Conseil communal
en date du 31 janvier 2019

Suite n° 2 – 13^{ème} objet : **PROJET DE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE – APPROBATION.**

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2^{ème} couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

Délibération du Conseil communal

en date du 31 janvier 2019

Suite n° 3 – 13^{ème} objet : PROJET DE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE – APPROBATION.

▪ La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocade ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

▪ Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

▪ Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

▪ Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

▪ La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

▪ La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

Délibération du Conseil communal

en date du 31 janvier 2019

Suite n° 4 – 13^{ème} objet : **PROJET DE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE – APPROBATION.**

▪ La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le SDALg situe BLEGNY en zone touristique ; que dès lors, la mise en œuvre d'un réseau cycliste incluant Blegny est indispensable afin d'assurer son développement ;

Attendu en outre, au-delà de l'aspect touristique, que la commune de Blegny doit s'intégrer dans le développement global de l'agglomération et qu'un corridor vélo a d'autant plus de pertinence qu'il n'est prévu aucun autre investissement en matière de mobilité dans le PUM au niveau de Blegny et de son périmètre naturel le reliant au pays de Herve et de la Berwinne ;

Délibération du Conseil communal

en date du 31 janvier 2019

Suite n° 5 – 13^{ème} objet : **PROJET DE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE – APPROBATION.**

Attendu par ailleurs que Blegny a investi dans la mise en place d'un SCOTc qui précise toute l'importance de réseaux de mobilité douce au travers de son territoire ;

Attendu dès lors, afin d'assurer la cohérence entre les décisions prises dans le SDALg, dans le SCOTc et dans le PUM, qu'il est judicieux et indispensable d'intégrer BLEGNY dans un 16^{ème} corridor vélo structurant, au même titre que Dalhem et Aubel ;

DECIDE à l'unanimité :

Article 1 : d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise, à condition que soit ajouté aux 15 corridors vélos structurants un 16^{ème} corridor, reprenant l'axe suivant : Liège – Jupille - Saive - Barchon – Blegny – Dalhem – Aubel.

Article 2 : de solliciter le Gouvernement wallon à 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.

Article 3 : de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW – Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL,

La Directrice générale,
(s) Ingrid ZEGELS.

Le Président,
(s) Marc BOLLAND.

La Directrice générale,

Pour extrait conforme,



Le Bourgmestre,

**OBJET : Plan urbain de mobilité (PUM) de
l'agglomération de Liège : avis officiel**

Réf. : SPON-CC02-2019

Présents :

Monsieur Bruno LHOEST, *Conseiller – Président* ;
Monsieur Daniel BACQUELAINE, *Bourgmestre empêché* ;
MM. ELSÉN, THANS-DEBRUGE, VERLAINE, JEUNEHOMME,
HAESBROECK-BOULU, *Échevins* ;
Monsieur Didier GRISARD de la ROCHETTE, *Président du
Conseil de l'action sociale* ;
MM. NOEL, ROLAND-Van den BERG, GUYOT, THELEN,
LALOUX, CHAPELLE-LESPIRE, RADERMECKER,
BRUNDSEAUX, LEIDGENS, DEMONTY, GRONDAL, KRINS,
LATIN-GAASCHT, LACROSSE, COUNE, CLOSE-LECOQ,
BAIBAI et PIEDBOEUF, *Conseillers* ;

Monsieur Laurent GRAVA, *Directeur général – Secrétaire*.

Agent traitant :
Stéphane Poncelet
Chef de bureau Éco-conseiller
Conseiller en Mobilité

LE CONSEIL COMMUNAL,

Vu le Code wallon de la démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu le décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3 § 1^{er} du décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3 § 2 du décret du 1^{er} avril 2004 définit les trois objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1^{er}, 3^o de l'arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les vingt-quatre communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17 % de la population wallonne, 19 % du PIB wallon, 19 % de l'emploi wallon et 35 % des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86 % internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40 % de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17 % de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 20 décembre 2017 ;

Vu le Schéma du Développement territorial (SDT) approuvé par le Conseil communal le 30 janvier 2019 ;

Vu le Plan communal de mobilité (PCM) de Chaudfontaine approuvé par le Conseil communal le 27 juin 2018 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 7 janvier 2019 ;

Que suivant l'article 6 § 2, al. 1^{er} du décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Que suivant l'article 6 § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Que suivant l'article 7 du décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant onze enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional ;
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants ;
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins ;
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande ;
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale ;
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité ;
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine ;
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle ;
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux ;
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale ;
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes ;

Que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose six ambitions qui constituent la stratégie

territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1^{ère} couronne + 15.000 2^{ème} couronne) ;
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m² nouveaux) ;
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an) ;
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y-dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles) ;
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. ;
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité ;

Que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de cinq lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de dix lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;

- La création de deux lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de trois lignes de rocade ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des six lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de deux trains par heure et trois trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de quinze corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à quatre voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
- La gestion de la demande via :
 - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
 - La promotion de la multimodalité ;

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles ;

Que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Vu l'avis de la Commission consultative communale d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM) émis en date du 22 janvier 2019 et libellé comme suit :

La Commission communale,

Attendu que les membres de la Commission communale se sont vu communiquer en date du 27 décembre 2018 l'information selon laquelle le dossier dont objet serait soumis à leur avis en date de la présente séance ; qu'un lien internet leur a été communiqué pour qu'ils puissent prendre connaissance des documents mis à disposition ; que ces mêmes documents ont été tenus à leur disposition auprès des services de l'administration communale ;

Attendu que l'Éco-conseiller et Conseiller en mobilité réalise en séance une présentation des divers volets du plan urbain de mobilité ;

Considérant que la Commission communale apprécie la qualité de l'étude ainsi que l'objectivité des analyses, tout particulièrement pour ce qui relève de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays dont les effets négatifs n'ont nullement été occultés ;

Considérant les conséquences éminemment positives que cette liaison aura en matière de mobilité, non seulement afin de délester la liaison dite « du tunnel de Cointe » qui est actuellement l'unique corridor nord-sud pour le trafic routier, mais également pour soulager le centre-ville de Liège, ladite liaison étant la condition sine qua non pour également permettre la conversion de bandes de circulation automobile en site propre dédié aux cyclistes ;

Considérant toutefois que la Commission communale estime que le plan urbain de mobilité aurait pu être encore plus ambitieux quant aux développements des solutions cyclables ;

Considérant l'importance qu'il y a d'assurer la liaison de mobilité douce entre Embourg et Chênée ;

Considérant que la réalisation du réseau structurant du tram offre une opportunité exceptionnelle pour restructurer de manière globale le réseau des transports en commun (TEC) ;

Considérant la caractéristique extrêmement positive de la disposition visant à la création de dix mille places de stationnement afin de favoriser les solutions de multimodalité ;

Après en avoir délibéré,

À l'unanimité,

Émet un avis favorable

Attendu que Monsieur le Conseiller LALOUX, intéressé par la présente, s'est retiré lors de la délibération et du vote ;

À ces causes, sur proposition du Collège communal,

En séance publique

Après en avoir délibéré, par quinze voix POUR et dix voix CONTRE,

ARRETE,

Article 1^{er}

Le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège est approuvé tout en émettant les remarques suivantes :

- analyser et assurer un suivi supra-communal d'un corridor vélo à dominante utilitaire de Liège à Embourg via Chênée et de Beaufays à Sprimont via Dolembreux ;
- veiller à assurer l'intermodalité et le pôle d'échanges TEC (L28) – SNCB à Chaudfontaine, notamment en synchronisant les horaires des bus et des trains.

Article 2

Le Gouvernement wallon est sollicité pour 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.

Article 3

Le Collège communal est chargé de transmettre cette délibération au plus tard pour le 21 février 2019 au Service Public de Wallonie – Direction de la Planification de la Mobilité, à l'attention de Monsieur Didier CASTAGNE (Boulevard du Nord, 8 à 5000 Namur et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

Le Secrétaire,
(sé) Laurent GRAVA

Par le Conseil communal,

Le Président,
(sé) Bruno LHOEST

Pour extrait conforme, le 20 février 2019,
Par le Collège communal,

Le Directeur général,

Pour le Bourgmestre,
L'Échevin délégué,



Laurent GRAVA



Sabrine ELSSEN

COMMUNE DE COMBLAIN-AU-PONT
EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL
Séance du 05 février 2019

Présents : HENON Jean-Christophe, Bourgmestre, Président
PAULUS Jean, VANGOSSUM Georges, WARZEE Pierre, GRIGNET-COX Cécile, Echevins
CORNELIS Frédéric, Président du CPAS
PIRLET Didier, FLAGOTHIER Frédéric, QUINTART Albert, WEISE Thierry, GILKINET Patrick, SURINGS Valéry, TOURNADRE Thibaut, PENDEVILLE-ROMAIN Johanna, MARECHAL Nicole, ~~CARA Jean-Pierre, GODFRAIND Camille~~, Conseillers communaux
BASTIN Jean-Claude, Directeur général

Objet: Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège - processus d'examen par les communes - communication des résultats de l'enquête publique : avis du conseil communal -1.811.1

Le Conseil communal

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 28.03.2018 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences

environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1^{ère} couronne + 15.000 2^{ème} couronne)

- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m² nouveaux)

- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)

- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)

- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.

- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'usager ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocades ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;

- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
 - La valorisation du Ring nord de Liège via :
- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
 - La sécurisation du réseau routier existant via :
- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;
 - La gestion de la demande via :
- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique;

Considérant que le dossier a été déposé à l'inspection des intéressés du **22.10.2018 au 05.12.2018**;

Vu les observations du Directeur Général de l'Administration communale ainsi que l'ADL transmises avec l'ordre du jour et qui se résument comme suit:

N.B. (31/01/2019) : ces observations ont été réalisées par l'Administration communale sur base de la version du PUM soumise à l'enquête publique et non sur base de la version adaptée du PUM suite à l'enquête publique reçue très tardivement par mail le 29 janvier 2019, soit après l'envoi de l'ordre du jour et de ces observations aux conseillers communaux ! Or, les deux versions comportent des numérotations différentes (ex. 3.2.1. devient 3.2.2., etc.).

"Le Plan Urbain de Mobilité comporte quatre parties :

PARTIE 1. UN PORTRAIT DU TERRITOIRE (diagnostic) - avec un "volet développement territorial" et un "volet mobilité" - et l'identification de **11 ENJEUX DE DEVELOPPEMENT** qui constituent le socle du projet de territoire porté par le "*Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège*".

Sur base de ces 11 enjeux de développement, le Directeur général souligne une série de points ou enjeux locaux qui mériteraient d'être pris en compte dans le PUM pour une meilleure prise en considération des territoires ruraux de la deuxième couronne, ainsi qu'une série de développements concrets à Comblain-au-Pont :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional :

- Valoriser les communes dont Comblain-au-Pont en zone de détente verte (espaces naturels) et non seulement en espace agricole ;

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants :

- Comblain-au-Pont fin de ligne 377 et 42; pôle vélo à relier avec les plateaux, avec Hamoir, Durbuy, Sprimont... ;
- Faire de la ligne 42 un RER de la ligne de l'Ourthe avec réouverture de gare ;
- Garantir et améliorer les communications périphériques (au sein de la deuxième couronne) et non seulement de la périphérie vers les centres ;

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins :

- Problématique des personnes isolées ;
- Rôle des taxis sociaux ;

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande :

- Déplacement des produits carriers (chemin de fer) ;
- Production agricole : pôle de distribution et porte à porte (maintien à domicile) ;
- Développement touristique par une organisation des déplacements en Ourthe-Vesdre-Amblève (TEC, TRAIN, RAVeL) ;

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale :

- En tenant compte du maintien des différentes activités et services nécessaires à la vitalité du milieu rural ;
- Favoriser la reconversion du site de la gare de Poulseur (bus/train/RAVeL/automobilistes provenant des plateaux (Anthisnes) ;

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité :

- Favoriser les déplacements des centres vers la périphérie rurale pour détente, santé, découverte nature et non seulement de la périphérie vers les centres ;
- Préserver ces sites naturels ;
- Favoriser les lignes bus 377 et train 42 (Gouvy et Jemelle) à vocations déplacement et touristique ;

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine ;

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle :

- Ligne 377 et 42 (TEC et SNCB à valoriser en RER) et RAVeL pour permettre l'accès aux sites naturels ou touristiques ;

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux ;

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale :

- Accentuer l'aspect social (maintien à domicile, taxis sociaux, maintien de services tels que les services postaux) ;
- Favoriser le télétravail en étant attentif au maintien de la solidarité entre travailleurs ;
- Accès aux hôpitaux (développement hospitalisation de jour) dont Esneux à développer ;

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

- Assurer la sécurisation, radar répressif et développement en accord avec les parquets ou amendes administratives à prévoir ;
- Axe SNCB Liège GOUVY/JEMELLE parallèle au RAVeL et Routes régionales : axe structurant à développer type RER avec pôle intermodalités ;
- Sécuriser les abords des écoles ;
- Alléger la tutelle régionale en matière de sécurité routière pour des aménagements volontaristes.

PARTIE 2. PERSPECTIVES ET DEFINITION D'UN PROJET DE TERRITOIRES :

2.1. Perspectives de développement territorial, la mobilité piétonne au coeur du projet, perspectives pour la mobilité (vélo, voyageurs SNCB, voyageurs TEC, trafic routier) ;

2.2. Ambitions

2.3. Cartes des vocations territoriales du SDAIlg et déclinaison "mobilité"

Le 21 septembre 2018, l'ADL a participé avec un mandat du Collège à la dernière réunion du Comité d'accompagnement du PUM.

- Au niveau de la « Carte des vocations territoriales », l'ADL a souligné l'absence totale de considération pour les enjeux de mobilité « horizontale » au sein de la 2^{ème} couronne. Seule la dimension de mobilité « verticale » vers Liège était prise en considération via le concept de « corridor métropolitain » (avec une logique exclusivement « centripète »). L'ADL a invité le bureau d'études et le SPW a retravaillé sur la mobilité au sein du périmètre rural de la 2^{ème} couronne, en citant par exemple les enjeux pour une petite commune comme Comblain de pouvoir rejoindre Aywaille-Remouchamps (considéré comme un « couloir de mutabilité » dans le SDAIlg), par la route, mais aussi par le **RAVeL** (!) à la fois pour

des enjeux touristiques (comme cela était mentionné dans la version du PUM de juillet 2018), mais aussi pour des enjeux de mobilité fonctionnelle (mobilité scolaire notamment).

Cette proposition ne se retrouve toujours pas dans la carte de la page 78 du PUM.

PARTIE 3. PLAN D' ACTIONS :

3.1. Gestion de la demande (dimension "logicielle" de la mobilité)

3.1.1. Mettre en place un management de la mobilité

3.1.2. Mettre en place un bureau des temps

3.1.3. Promouvoir la multimodalité

Cf. concept de "zone d'enjeux" et plus particulièrement de "quartier de gare" : c'est tout l'enjeu de la fiche-projet P2.09 du PCDR relative au réaménagement global du quartier de la gare à Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).

Cf. point 3.4.1. sur les pôles d'échanges multimodaux (dont Poulseur est absent).

Cf. point 3.7. sur les zones d'enjeux

3.2. Mobilité cyclable

3.2.1. Mobilité cyclable : renforcer les réseaux

- *Sécuriser l'accès aux zones de centralité et aux pôles d'échange*
- *Développer 15 corridors vélos structurants :*

L'ADL souligne que ces corridors vélos, "à dominante utilitaire autour de Liège" s'arrêtent à la première couronne périphérique. Les autres "liaisons", notamment le RAVeL de l'Ourthe et le projet de RAVeL de l'Amblève sont considérés comme des "liaisons longue distance à dominante loisir". C'est une vision réductrice et "urbaine" du territoire. Le RAVeL de l'Ourthe et le futur RAVeL de l'Amblève ont également un rôle utilitaire, a fortiori dans une vision d'une mobilité plurielle avec des pôles d'échanges multimodaux comme pourraient être identifiés la gare de Poulseur et l'ancienne gare de Comblain-au-Pont.

- *Finaliser les liaisons longues distances :*

Concernant la "*liaison Comblain-au-Pont - Aywaille le long de l'Amblève*" mentionnée page 86, l'ADL a déjà insisté, lors du Comité d'accompagnement du 21/09/2018, sur l'importance d'utiliser la notion de « **RAVeL** » plutôt que celle de « Liaison cyclo-pédestre » afin de bien marquer la nécessité d'un investissement du SPW à financer dans le cadre du Plan wallon d'Investissement.

- L'ADL a rappelé l'existence de la *pré-étude de faisabilité d'un RAVeL de l'Amblève*, réalisée en 2007 par le GREOA avec un financement wallon,
- ainsi que l'existence de l'étude de "*Plan qualité territorial supracommunal au niveau des communes du bassin de l'Amblève (Comblain, Sprimont, Aywaille, Stoumont)*", commandée par le CITW et la SPI en 2012 (étude AGUA-BODSON), et prenant le futur RAVeL de l'Amblève comme colonne vertébrale de la mobilité touristique entre ces 4 communes.
- L'ADL a enfin mentionné le projet supracommunal

conjoint d'Aywaille-Comblain et Sprimont, financé par Liège Europe Métropole dans le cadre de son plan d'actions 2016-2018 à hauteur de 475.000 €, pour l'actualisation de l'étude de faisabilité et la désignation d'un auteur de projet pour le suivi du futur marché de travaux, en insistant sur le fait que c'est le SPW qui devrait être maître d'ouvrage et non les communes

- L'ADL a argumenté la nécessité d'envisager le RAVeL également comme un axe structurant d'une mobilité fonctionnelle et pas seulement touristique ; ce qui est désormais noté page 86.

- *Couvrir tout le territoire de réseaux points-noeuds* : en cours.
- *Intensifier les services destinés aux cyclistes existants et potentiels.*

3.2.2. Vélos : développement le stationnement et les services

3.3. Transports en commun

3.3.1. Développer, optimiser et hiérarchiser l'offre TEC :

Avis de l'ADL :

La commune de Comblain-au-Pont n'est impliquée que dans le tracé de la "**ligne SNCB suburbaine (S)**" et ses "points d'arrêts" à Poulseur, Rivage et Comblain-au-Pont (effectivement sur la carte page 89, ce qui est plutôt positif).

La carte page 93 traduit bien le fait que le "nouveau réseau structurant" ne concerne que le "coeur de l'agglomération" et s'arrête à la 1ère couronne. Aywaille étant à peine mentionné au niveau d'un projet de ligne de bus Express en tant que "corridor non desservi par le rail". Comblain n'est pas sur la carte.

3.3.2. Développer l'offre et l'intermodalité ferroviaires

3.4. Intermodalité

3.4.1. Offrir 24 pôles d'échanges multimodaux - PEM (carte page 97)

et

3.4.2. Proposer 10.000 places dans une vingtaine de P+R (carte page 98)

Avis de l'ADL : parmi les 24 pôles proposés, 13 **pôles** sont "**à vocation plus locale**", toujours limité à la première couronne. Aucun PEM à vocation locale en 2ème périphérie. Le quartier de la gare de Poulseur, reconnu en tant que "zone d'enjeux" dans le SDAIg pourrait servir de pôle d'échanges multimodaux local où convergent des flux de véhicules, vélos, piétons, navetteurs et usagers des TEC ou du taxi social, en provenance du Condroz (via Anthisnes, Villers-aux-tours) et de la vallée de l'Ourthe. Un "**parking relais local**" (**P+R**) permettrait de libérer des places de stationnement pour les commerces. Pourquoi ne pas insérer la notion de PEM ruraux ?

3.5. Réseau routier

- *Poursuivre la mise en oeuvre des plans infrastructures (page 101) :*

Le projet de la N654 - Comblain-au-Pont - **Sécurisation et modernisation** de la traversée est bien repris sur la carte page 101 (point 5).

Aucune mention concernant la sécurisation de la RN633 entre Esneux, Poulseur et Comblain (cf. récente fermeture pendant 2 mois fin 2018 qui a occasionné des préjudices importants pour la population et les entreprises locales).

3.6. Sécurité routière

- *Se doter d'outils pour une meilleure connaissance des problèmes* : référence au PCM (**Plans communaux de mobilité**) en cours.

Avis de l'ADL : le PCM de Comblain-au-Pont (en collaboration avec d'autres communes) est très ancien. Le Schéma de structure en 2012 puis le PCDR en 2013 l'ont partiellement actualisé. Faudra-t-il envisager un nouveau PCM à l'échelle d'une petite commune comme Comblain ? Ne serait-il pas plus opportun de s'appuyer sur un document supracommunal comme le PUM ? Mais encore faudrait-il que celui-ci prenne en considération les problématiques rurales de la deuxième couronne périphérique ainsi que les spécificités de chaque commune. En l'occurrence, Comblain-au-Pont n'est même pas sur la carte (page 107). La commune ne profite donc pas de cette étude, contrairement aux communes du centre et de la première couronne (vision urbano-centrée).

3.7. Zones d'enjeux

3.7.1. Gares

- *Exploiter les potentialités de développement et de densification* : "**Les quartiers de gare** représentent des potentialités de développement et d'intensification fortes et structurantes pour demain..." (page 109)

Avis de l'ADL :

Cf. Schéma de structure et PCDR - fiche-projet P2.09 relative au réaménagement global du quartier de la gare de Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).

Il s'agit sans doute de la principale "**zone d'enjeux**" qui offre de nouvelles opportunités de développement local pour la commune, si l'on y envisage la création d'un quartier nouveau, intergénérationnel, mixte, avec des petits commerces de proximité, de l'artisanat local, un pôle d'échanges multimodaux (PEM), etc. en profitant du cadre exceptionnel, du RAVeL, de la gare (à 17 minutes en train de Liège Guillemins - façon RER), la future station d'épuration, les infrastructures sportives, le commerce local, etc.

- *Recommandations* :

L'ADL partage les **recommandations** formulées page 109 et qui convergent toutes vers le projet de rénovation du quartier mentionné ci-dessus.

3.7.2. Couloirs de mutabilité ("**tronçons routiers**" identifiés comme réels "**diffuseurs de développement**")

À noter : le couloir de mutabilité identifié au niveau de l'axe

commercial Aywaille-Remouchamps ; ainsi que celui identifié au niveau de l'axe commercial Esneux-Tilff. Ce n'est pas encore le cas de la Traversée de Comblain (N654) ni de Route d'Aywaille au Pont-de-Sçay, mais est-ce une volonté vu la mixité de ces deux axes et la présence de nombreux logements ?

3.7.3. Zones leviers : distinction entre six "grappes" et des "poches" plus petites

Exemples de "grappes" : la "confluence" de la Vesdre et de l'Ourthe (zone de levier 2) ; le "plateau sud" autour de Bonnelles, du CHU et de l'Ulg.

Exemple de "poche" : le couloir de mutabilité "Aywaille-Remouchamps".

3.7.7. Diffus urbain correspondant sur notre commune aux centres que sont Poulseur, Pont-de-Sçay et Comblain-au-Pont.

PARTIE 4. MISE EN OEUVRE :

4.1. Actions prioritaires : voir tableau récapitulatif page 136.

- *Concrétiser les orientations du SDAI*
- *Commencer par la gestion de la demande*
- *Priorités pour le réseau de transports publics de l'arrondissement*
- *Priorités pour le réseau de transports publics d'agglomération*
- *Priorités pour le vélo*
- *Projets pour le réseau routier*
- *Priorités en termes environnementaux*
- *Mise en oeuvre et suivi du PUM*

Avis ADL : a priori, la commune sera impactée directement au niveau des mesures suivantes :

- *Mesure 3.2.1. : Finalisation des liaisons longues distances (RAVeL de l'Amblève, fiche-projet P2.22 du PCDR) et Finalisation du réseau points noeuds*
- *Mesure 3.3.2. : Intensification des quartiers de gare : intermodalité, accès cyclo-pédestre, maîtrise de l'auto (enjeu pour Poulseur, fiche-projet P2.09 du PCDR)*
- *Mesure 3.4.1. : Création de 12 pôles à vocation plus locale : absence de la gare de Poulseur (et autres PEM ruraux potentiels dans la deuxième couronne) dans la liste*
- *Mesure 3.4.2 : Création de 10.000 places de P+R à l'horizon 2030 : idem.*

4.2. Indicateurs de mise en oeuvre

- *Monitoring du PUM"*

Attendu que le projet de PUM (dans sa version soumise à enquête publique) a été présentée aux conseillers communaux qui le souhaitaient et à aux membres CCATM-CLDR le 04.02.2019 par la FRW avec un avis des service de l'Administration communale (ADL et Cadre de Vie) ;

Vu la présentation powerpoint du 04.02.2019 complétant les observations;

Vu le pré-projet de PV de la réunion de la CCATM - CLDR du 04.02.2019 rédigé comme suit:

"Avis sur le Plan Urbain de Mobilité (PUM) :

Les membres de la CCATM – CLDR proposent d'émettre un avis favorable moyennant les conditions suivantes :

- Dans le cadre du milieu rural, il n'est pas prévu de modalités de transport « horizontal » dans la 2^e couronne. Le concept des corridors métropolitains répond à une logique centripète (« verticale »). Or, 15% des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement concerne des déplacements à l'intérieur de cette 2^{ème} couronne plus rurale.
- Le quartier de la gare de Poulseur, en tant que « zone d'enjeux » devrait devenir un pôle local d'échanges multimodaux (PEM) et inclure un parking P + R (relais voiture vers transports en commun et modes actifs, notamment via le RAVeL) qui permettrait également libérer d'autres espaces de stationnement pour les petits commerces de proximité.
- Le PUM ne prend pas en considération les communes limitrophes qui ne font pas partie du périmètre de l'arrondissement de Liège. Quid des liaisons vers le Condroz (Anthisnes, Ouffet, etc.), vers l'Ardenne et le pôle touristique de Durbuy via Hamoir, etc. ? Il est centré sur la Ville de Liège et la première ceinture (grappes).
- Le plan manque de coordination entre les différents schémas et les liens SDT / Plans provinciaux en cours /SDA/g/PUM /PiCM. Il y a, dès lors, lieu de considérer le développement des transports en commun en cohérence avec les autres arrondissements.
- Il y a lieu de relancer l'étude du SDT provincial et sa déclinaison au niveau du territoire des vallées Ourthe-Vesdre-Amblève (via le GREOVA).
- Le PUM devrait considérer la 2^e couronne comme faisant réellement partie de l'agglomération urbaine. Celle-ci ne devrait pas s'arrêter à la première couronne. La gare de Poulseur est à 17 minutes en train de Liège Guillemins ! Ceci justifie pleinement la nécessité d'intégrer des PEM locaux tel que celui du quartier de la gare de Poulseur (d'ailleurs reconnu « zone d'enjeux »), ainsi que la création de P + R dans les vallées et les zones rurales.
- La réalité rurale doit être prise en considération dans l'étude du fait que plus de 15% des déplacements concernent les déplacements à l'intérieur de la 2^e couronne.
- La CCATM ne souhaite pas une hiérarchisation des modes de transport, mais plutôt leur développement complémentaire, équilibré et intégré, considérant notamment que la voiture reste et restera un mode de transport souvent nécessaire (tout comme les camions pour les transports de marchandises) pour assurer la liaison entre des territoires plus ruraux (notamment depuis la deuxième couronne) vers les premiers Pôles d'échanges multimodaux et parking P+R qui seront concentrés en périphérie au niveau de la 1^{ère} couronne et du centre (même si ceux-ci sont également souhaitables également dans la deuxième couronne au niveau des zones d'enjeux comme les gares).
Dans cette perspective, la CCATM donne une certaine légitimité au projet de liaison CHB. Mais parallèlement, la CCATM conditionne également ce développement 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 à l'horizon 2035.
- La complémentarité des modes justifierait ainsi la logique de ring proposée avec CHB."

Considérant l'avis reçu par Madame Nicole Maréchal, Conseillère communale, rédigé comme suit:

*"le Conseil Communal reconnaît l'importance de ce Plan Urbain de Mobilité (PUM) pour **engager la transition écologique en matière de mobilité** dans l'arrondissement de Liège. Dans les 10 ou 15 années à venir, des changements profonds devront être apportés aux modes de déplacement. Le PUM doit les rendre possible pour la métropole liégeoise.*

*Dés lors, il nous paraît indispensable que **la hiérarchie entre les modes de transports**, qui contribuera à déterminer les futurs aménagements et infrastructures et **la priorisation des investissements et des travaux soient précisément établis**,*

avec les implications en terme de moyens humains et financiers que cela implique. Nous souhaitons également que les options du PUM soient intégrées dans les **décisions d'aménagement du territoire et d'urbanisme**.

Par ailleurs, le **Rapport d'Incidences Environnemental (RIE) du PUM s'avère être un élément à part entière du dossier. Il doit être pris en compte pour corriger les faiblesses du PUM.**

Le PUM doit abandonner les lourds projets d'infrastructures autoroutières responsables de lourdes nuisances et ce d'autant plus que son contenu ainsi que le RIE préconisent fermement une priorisation pour :

1. les modes doux dont le vélo fonctionnel,
- 1 bis. les transports en communs,
2. les aménagements routiers existants ainsi libérés
3. et seulement quand tout cela sera fait, l'étude des besoins en nouvelles infrastructures routières de grande capacité si nécessaire.

Ne pas respecter cet ordre dans la concrétisation des politiques de mobilité serait une forme de sabotage du PUM. Un exemple : réduire à une bande les quais de la Dérivation à Liège comme première mesure sans d'abord réaliser le tram, les bus à haut niveau de service, les corridors vélos, provoquerait de manière volontaire des embouteillages pour entrer dans Liège encore plus graves qu'aujourd'hui justifiant la construction d'une autoroute CHB.

Nous relevons également que la **question du transport de marchandises et de ses impacts sur la mobilité des personnes est absente du PUM**, sauf pour justifier paradoxalement la création d'une 4^e bande sur le ring. Pourtant les camions et les camionnettes ont un impact grandissant sur les questions de mobilité et sur les pollutions et nuisances que celle-ci génère. Le passage d'une bonne partie du trafic de marchandises du camion au train ou au fleuve ne pouvant être géré par un arrondissement, **la Région wallonne doit d'urgence se pencher sur cette question sur le territoire wallon** et développer les alternatives dans le même temps que se développent les PUM.

Nous estimons que **l'enquête publique aurait pu être amplifiée**, de façon à concerner davantage de citoyens et à les faire participer à la construction de ce projet. L'ambition participative doit être largement développée dans les phases de mise en œuvre.

Les options spécifiques retenues concernant Comblain au Pont ne sont pas nombreuses, car nous nous situons à l'écart du centre urbain.....

Cependant nous apprécions la proposition d'augmenter la cadence des trains et les propositions faites pour étaler les montées aux heures de pointe (bien que ces choix dépendent du niveau fédéral).

La proposition visant à organiser le développement autour de la gare de Poulseur dans un périmètre de 800 mètres de marche rencontre notre volonté d'utilisation des centres plutôt que le long des routes pour créer de l'habitat.

Concernant les infrastructures routières, nous apprécions que la N. 654 soit retenue pour des travaux de sécurisation et de modernisation. On roule trop vite sur ce tronçon, c'est évident. Mais cela doit se faire en bonne intelligence avec la commune qui pourra également pointer d'autres tronçons dangereux. Nous appuyons donc l'objectif volontariste de contrôle des vitesses.

Une dernière remarque globale : le PUM intègre les contraintes négatives que nous connaissons depuis de trop nombreuses années : SNCB et Infrabel qui refusent d'améliorer les lignes et les fréquences et une société de TC wallonne qui rechigne à mieux couvrir le territoire liégeois malgré la haute fréquentation des bus en province de Liège.

Il revient aux acteurs politiques communaux et régionaux de s'emparer de ces

problèmes de non collaboration de la part de services publics afin que les auteurs d'un plan de mobilité future ne soient pas empêchés de travailler correctement.

Nous ne soutiendrons donc le projet de PUM que dans la mesure où il prendra en compte les conditions suivantes :

1. Accorder les moyens nécessaires pour permettre une transition écologique en matière de mobilité en précisant nettement les priorités et en concentrant dès lors les investissements sur les modes doux et les transports en commun :

- **Concentrer les budgets d'investissements sur les infrastructures pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun et les aménagements en favorisant l'intermodalité entre ces modes de transport.** Nous souffrons d'un retard de 20 ans en matière de mobilité durable qu'il faut résorber en dégageant les moyens à la hauteur des enjeux.
- **Répartir les recettes de la taxe sur les poids lourds** (240 millions d'euros annuels) entre les aménagements utiles aux différents modes de transport (piétons, cyclistes, transports en commun, sécurisation réseau routier)
- Donner à l'ISSEP les moyens d'établir un **réseau de mesures du bruit et des polluants dans l'air, le long des principaux axes routiers** et organiser un système de monitoring du trafic. **Le manque d'indicateurs transparait dans les travaux ayant mené au plan ainsi que dans l'étude d'incidence. Il est donc urgent que la région wallonne développe les moyens de récolte de données utiles et utilisables.**
- **Réaliser, susciter et soutenir toutes les solutions afin d'aider les citoyens à changer leurs comportements – notamment pouvoir se passer en partie ou totalement de leur voiture - tout en y trouvant des avantages :**

- donner accès à d'autres moyens de déplacement (améliorer offre et l'accès aux TC, billets combinés, service prêts vélos et VAE, centrales de mobilité locales, ...),

- favoriser la pratique du vélo et de la marche (création d'un réseau d'axes cyclables sécurisés structurants permettant d'atteindre Liège mais reliant aussi les communes voisines entre elles, généralisation des SUL, parkings sécurisés au niveau des gares, formation des jeunes cyclistes dans les écoles, plan d'aménagements piétons pour sécuriser, remettre en état, élargir, éclairer et agrémenter les parcours, ...) ...

- diminuer le recours à la voiture (systèmes de covoiturage, de voitures partagées, bande de circulation pour les covoitureurs...), politique pour

décourager les parents-taxis à l'échelle de la métropole, politique de limitation générale de la vitesse en zone urbaine, coordination du développement des plans de déplacement dans les administrations, les entreprises et les zones d'activités économiques...

2. Prévoir une obligation de motivation attestant la conformité au PUM dans le cadre de la réalisation des outils stratégiques d'aménagement du territoire, de mobilité (PCM), de planification des travaux publics et dans le cadre des décisions sur des projets d'urbanisme (habitat ou activités économiques).

Les stratégies, plans et permis d'urbanisme décidés par les communes doivent respecter les objectifs identifiés par le PUM et les analyses du rapport d'impact environnemental.

Il devrait en être de même lorsque le SPW ou les communes prévoient des aménagements concrets : ils doivent veiller à améliorer les déplacements piétons, vélo et la vitesse commerciale des transports en commun.

3. Phaser la mise en œuvre du PUM de façon à respecter l'inversion de la hiérarchie traditionnelle retenue par le plan

Il faut phaser la mise en œuvre du PUM de façon à effectivement placer au premier rang l'accessibilité et la mobilité piétonne, cycliste, puis des transports publics (en ce compris les trains), et en dernier lieu des autres modes routiers.

Or le PUM ne prévoit aucun phasage ni projection dans le temps des objectifs à atteindre avec les étapes nécessaires. Les auteurs du PUM expliquent qu'il est impossible de faire un calendrier long termes avec des garanties de son respect. Mais cela ne doit pas empêcher des agendas concrets portant sur 3 à 5 ans, qui s'actualisent au fil des réalisations. Il est possible de faire un agenda complémentaire à celui du tram qui porte jusque 2023 et qui respecte l'ordre des priorités.

Il est indispensable que le SPW en fixe un pour programmer sa mise en œuvre et pour vérifier année après année que la hiérarchie est concrètement suivie dans les moyens humains et financiers et dans les délais.

4. Renoncer à la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et à la création d'une 4^e bande sur le ring, 2 projets archaïques très destructeurs de l'environnement comme montré par le RIE (par exemple, pour CHB : impact extrêmement négatif sur la préservation des espaces naturels protégés, le maillage écologique, le réchauffement climatique (CO2), la réduction du recours aux véhicules individuels, ...) et qui entraîneront en quelques années une augmentation de la circulation globale et donc de la pollution de l'air, en contradiction avec les objectifs du PUM. Ils entraîneront aussi une péri-urbanisation totalement contraire au schéma de développement territorial de l'arrondissement déjà approuvé par les communes.

5. Mettre sur pied une Agence sur le territoire du PUM pour assurer sa mise en œuvre et pour veiller à la participation citoyenne

Il s'agit de coordonner la concrétisation du PUM, y compris sur les aspects aménagement du territoire, et en cohérence parfaite avec le schéma de développement territorial de notre arrondissement.

Une Agence de développement territorial et de la mobilité pourrait s'en charger. Elle devrait être représentative des conseils communaux sur une base proportionnelle (et non réunir les seuls bourgmestres)/

*Elle aurait aussi pour fonction d'assurer la nécessaire **participation citoyenne sur les projets de mobilité et d'aménagement du territoire.***

*Enfin, elle assurerait un **accompagnement de la mise en œuvre des stratégies, des projets d'aménagement ou des travaux.***

Il semble que la Région Wallonne prévoit 15 agences de ce type sur la Wallonie. Liège et son arrondissement en mérite au minimum une pour y travailler sur l'ensemble du territoire des communes intégrée dans Liège Métropole.

6. Demandes complémentaires pour Comblain au Pont ?"

Considérant le Plan de Mobilité Ourthe- Amblève-Condroz élaboré en 2003 et validé par les communes d'Anthisnes, d'Aywaille, de Comblain-au-Pont, Esneux, Hamoir, Nandrin, Neupré, Ouffet, Sprimont et Tinlot;

Décide par 0 voix pour et 17 voix d'abstention.

- d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise sous réserve des remarques suivantes, les points F et G de la partie 4 Mise en oeuvre faisant l'objet d'un vote spécifique:

1- Préambule: considérations générales

le Conseil Communal reconnaît l'importance de ce Plan Urbain de Mobilité (PUM) pour **engager la transition écologique en matière de mobilité** dans l'arrondissement de Liège. Dans les 10 ou 15 années à venir, des changements profonds devront être apportés aux modes de déplacement. Le PUM doit les rendre possible pour la métropole liégeoise.

Le Conseil Communal estime que **l'enquête publique aurait pu être amplifiée**, de façon à concerner davantage de citoyens et à les faire participer à la construction de ce

projet. L'ambition participative doit être largement développée dans les phases de mise en œuvre.

Les options spécifiques retenues concernant Comblain-au-Pont ne sont pas nombreuses, car la commune se situe à l'écart du centre urbain.

Une dernière remarque globale : le PUM intègre les contraintes négatives que nous connaissons depuis de trop nombreuses années : SNCB qui refuse d'améliorer les lignes et les fréquences et une société de TEC wallonne qui rechigne à mieux couvrir le territoire liégeois malgré la haute fréquentation des bus en province de Liège.

Il revient aux acteurs politiques communaux et régionaux de s'emparer de ces problèmes de non collaboration de la part de services publics afin que les auteurs d'un plan de mobilité future ne soient pas empêchés de travailler correctement.

Le PUM ne prend pas en considération les communes limitrophes qui ne font pas partie du périmètre de l'arrondissement de Liège. Quid des liaisons vers le Condroz (Anthisnes, Ouffet, etc.), vers l'Ardenne et le pôle touristique de Durbuy via Hamoir, etc. ? Il est centré sur la Ville de Liège et la première ceinture (grappes).

Le plan manque de coordination entre les différents schémas et les liens SDT / Plans provinciaux en cours /SDAIG/PUM /PiCM. Il y a, dès lors, lieu de considérer le développement des transports en commun en cohérence avec les autres arrondissements.

Il y a lieu de relancer l'étude du plan de mobilité provincial et sa déclinaison au niveau du territoire des vallées Ourthe-Vesdre-Amblève (via le GREOVA).

Le PUM devrait considérer la 2^e couronne comme faisant réellement partie de l'agglomération urbaine. Celle-ci ne devrait pas s'arrêter à la première couronne. La gare de Poulseur est à 17 minutes en train de Liège Guillemins ! Ceci justifie pleinement la nécessité d'intégrer des PEM locaux tel que celui du quartier de la gare de Poulseur (d'ailleurs reconnu « zone d'enjeux »), ainsi que la création de P + R dans les vallées et les zones rurales.

La réalité rurale doit être prise en considération dans l'étude du fait que plus de 15% des déplacements concernent les déplacements à l'intérieur de la 2^e couronne.

PARTIE 1. UN PORTRAIT DU TERRITOIRE (diagnostic) - avec un "volet développement territorial" et un "volet mobilité" - et l'identification de **11 ENJEUX DE DEVELOPPEMENT** qui constituent le socle du projet de territoire porté par le "*Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège*".

Sur base de ces 11 enjeux de développement, une série de points ou enjeux locaux qui mériteraient d'être pris en compte dans le PUM pour une meilleure prise en considération des territoires ruraux de la deuxième couronne, ainsi qu'une série de développements concrets à Comblain-au-Pont :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'euro-régional :

- Valoriser les communes dont Comblain-au-Pont en zone de détente verte (espaces naturels) et non seulement en espace agricole ;

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants :

- Comblain-au-Pont fin de ligne 377 et 42; pôle vélo à relier avec les plateaux, avec Hamoir, Durbuy, Sprimont... ;
- Faire de la ligne 42 un RER de la ligne de l'Ourthe avec réouverture de gare ;
- Garantir et améliorer les communications périphériques (au sein de la deuxième couronne) et non seulement de la périphérie vers les centres ;

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins :

- Problématique des personnes isolées ;
- Rôle des taxis sociaux ;

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande :

- Déplacement des produits carriers (chemin de fer) ;
- Production agricole : pôle de distribution et porte à porte (maintien à domicile) ;
- Développement touristique par une organisation des déplacements en Ourthe-Vesdre-Ambève (TEC, TRAIN, RAVeL) ;

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale :

- En tenant compte du maintien des différentes activités et services nécessaires à la vitalité du milieu rural ;
- Favoriser la reconversion du site de la gare de Poulseur (bus/train/RAVeL/automobilistes provenant des plateaux (Anthisnes) ;

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité :

- Favoriser les déplacements des centres vers la périphérie rurale pour détente, santé, découverte nature et non seulement de la périphérie vers les centres ;
- Préserver ces sites naturels ;
- Favoriser les lignes bus 377 et train 42 (Gouvy et Jemelle) à vocations déplacement et touristique ;

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine ;

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle :

- Ligne 377 et 42 (TEC et SNCB à valoriser en RER) et RAVeL pour permettre l'accès aux sites naturels ou touristiques ;

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux ;

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale :

- Accentuer l'aspect social (maintien à domicile, taxis sociaux, maintien de services tels que les services postaux) ;
- Favoriser le télétravail en étant attentif au maintien de la solidarité entre travailleurs ;
- Accès aux hôpitaux (développement hospitalisation de jour) dont Esneux à développer ;

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

- Assurer la sécurisation, radar répressif et développement en accord avec les parquets ou amendes administratives à prévoir ;
- Axe SNCB Liège GOUVY/JEMELLE parallèle au RAVeL et Routes régionales : axe structurant à développer type RER avec pôle intermodalités ;
- Sécuriser les abords des écoles ;
- Alléger la tutelle régionale en matière de sécurité routière pour des aménagements volontaristes.

PARTIE 2. PERSPECTIVES ET DEFINITION D'UN PROJET DE TERRITOIRES :

2.1. Perspectives de développement territorial, la mobilité piétonne au coeur du projet, perspectives pour la mobilité (vélo, voyageurs SNCB, voyageurs TEC, trafic routier) ;

2.2. Ambitions

2.3. Cartes des vocations territoriales du SDAIg et déclinaison "mobilité"

Le 21 septembre 2018, l'ADL a participé avec un mandat du Collège à la dernière réunion du Comité d'accompagnement du PUM.

- Au niveau de la « Carte des *vocations territoriales* », il est à souligner l'absence totale de considération pour les enjeux de mobilité « horizontale » au sein de la 2^{ème} couronne. Seule la dimension de mobilité « verticale » vers Liège était prise en

considération via le concept de « corridor métropolitain » (avec une logique exclusivement « centripète »). L'ADL a invité le bureau d'études et le SPW à retravailler sur la mobilité au sein du périmètre rural de la 2^{ème} couronne, en citant par exemple les enjeux pour une petite commune comme Comblain-au-Pont de pouvoir rejoindre Aywaille-Remouchamps (considéré comme un « *couloir de mutabilité* » dans le SDAI), par la route, mais aussi par le **RAVeL** (!) à la fois pour des enjeux touristiques (comme cela était mentionné dans la version du PUM de juillet 2018), mais aussi pour des enjeux de mobilité fonctionnelle (mobilité scolaire notamment).

Cette proposition ne se retrouve toujours pas dans la carte de la page 78 du PUM.

Dans le cadre du milieu rural, il n'est pas prévu de modalités de transport « horizontal » dans la 2^e couronne. Le concept des corridors métropolitains répond à une logique centripète (« verticale »). Or, 15% des déplacements à l'intérieur de l'arrondissement concerne des déplacements à l'intérieur de cette 2^{ème} couronne plus rurale.

Le quartier de la gare de Poulseur, en tant que « zone d'enjeux » devrait devenir un pôle local d'échanges multimodaux (PEM) et inclure un parking P + R (relais voiture vers transports en commun et modes actifs, notamment via le RAVeL) qui permettrait également de libérer d'autres espaces de stationnement pour les petits commerces de proximité.

PARTIE 3. PLAN D'ACTIONS :

3.1. Gestion de la demande (dimension "logicielle" de la mobilité)

3.1.1. Mettre en place un management de la mobilité

3.1.2. Mettre en place un bureau des temps

3.1.3. Promouvoir la multimodalité

Cf. concept de "zone d'enjeux" et plus particulièrement de "quartier de gare" : c'est tout l'enjeu de la fiche-projet P2.09 du PCDR relative au réaménagement global du quartier de la gare à Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).

Cf. point 3.4.1. sur les pôles d'échanges multimodaux (dont Poulseur est absent).

Cf. point 3.7. sur les zones d'enjeux

3.2. Mobilité cyclable

3.2.1. Mobilité cyclable : renforcer les réseaux

- *Sécuriser l'accès aux zones de centralité et aux pôles d'échange*
- *Développer 15 corridors vélos structurants :*

Les corridors vélos, "à dominante utilitaire autour de Liège" s'arrêtent à la première couronne périphérique. Les autres "liaisons", notamment le RAVeL de l'Ourthe et le projet de RAVeL de l'Amblève sont considérés comme des "liaisons longue distance à dominante loisir". C'est une vision réductrice et "urbaine" du territoire. Le RAVeL de l'Ourthe et le futur RAVeL de l'Amblève ont également un rôle utilitaire, a fortiori dans une vision d'une mobilité plurielle avec des pôles d'échanges multimodaux comme pourraient être identifiés la gare de Poulseur et l'ancienne gare de Comblain-au-Pont.

- *Finaliser les liaisons longues distances :*

Concernant la "*liaison Comblain-au-Pont - Aywaille le long de l'Amblève*" mentionnée page 86, l'ADL a déjà insisté, lors du Comité d'accompagnement du 21/09/2018, sur l'importance d'utiliser la notion de « **RAVeL** » plutôt que celle de « Liaison cyclo-pédestre » afin de bien marquer la nécessité d'un investissement du SPW à financer dans le cadre du Plan wallon d'Investissement.

- Il y a été rappelé l'existence de la *pré-étude de faisabilité d'un RAVeL de l'Amblève*, réalisée en 2007 par le GREOA avec un financement wallon,
 - ainsi que l'existence de l'étude de "*Plan qualité territorial supracommunal au niveau des communes du bassin de l'Amblève (Comblain, Sprimont, Aywaille, Stoumont)*", commandée par le CITW et la SPI en 2012 (étude AGUA-BODSON), et prenant le futur RAVeL de l'Amblève comme colonne vertébrale de la mobilité touristique entre ces 4 communes.
 - Il y a été mentionné le projet supracommunal conjoint d'Aywaille-Comblain et Sprimont, financé par Liège Europe Métropole dans le cadre de son plan d'actions 2016-2018 à hauteur de 475.000 €, pour l'actualisation de l'étude de faisabilité et la désignation d'un auteur de projet pour le suivi du futur marché de travaux, en insistant sur le fait que c'est le SPW qui devrait être maître d'ouvrage et non les communes
 - L'ADL a argumenté la nécessité d'envisager le RAVeL également comme un axe structurant d'une mobilité fonctionnelle et pas seulement touristique ; ce qui est désormais noté page 86.
- *Couvrir tout le territoire de réseaux points-noeuds* : en cours.
 - *Intensifier les services destinés aux cyclistes existants et potentiels.*

3.2.2. Vélos : développement le stationnement et les services

3.3. Transports en commun

3.3.1. Développer, optimiser et hiérarchiser l'offre TEC :

La commune de Comblain-au-Pont n'est impliquée que dans le tracé de la "**ligne SNCB suburbaine (S)**" et ses "points d'arrêts" à Poulseur, Rivage et Comblain-au-Pont (effectivement sur la carte page 89, ce qui est plutôt positif).

La carte page 93 traduit bien le fait que le "nouveau réseau structurant" ne concerne que le "cœur de l'agglomération" et s'arrête à la 1ère couronne. Aywaille étant à peine mentionné au niveau d'un projet de ligne de bus Express en tant que "corridor non desservi par le rail". Comblain n'est pas sur la carte.

3.3.2. Développer l'offre et l'intermodalité ferroviaires

3.4. Intermodalité

3.4.1. Offrir 24 pôles d'échanges multimodaux - PEM (carte page 97)

et

3.4.2. Proposer 10.000 places dans une vingtaine de P+R (carte page 98)

Parmi les 24 pôles proposés, 13 **pôles** sont "**à vocation plus locale**", toujours limité à la première couronne. Aucun PEM à vocation locale en 2ème périphérie. Le quartier de la gare de Poulseur, reconnu en tant que "zone d'enjeux" dans le SDAIlg pourrait servir de pôle d'échanges multimodaux local où convergent des flux de véhicules, vélos, piétons, navetteurs et usagers des TEC ou du taxi social, en provenance du Condroz (via Anthisnes, Villers-aux-tours) et de la vallée de l'Ourthe. Un "**parking relais local**" (**P+R**) permettrait de libérer des places de stationnement pour les commerces. Pourquoi ne pas insérer la notion de PEM ruraux ?

Cependant le Conseil Communal apprécie la proposition d'augmenter la cadence des trains et les propositions faites pour étaler les montées aux heures de pointe (bien que ces choix dépendent du niveau fédéral).

La proposition visant à organiser le développement autour de la gare de Poulseur dans un périmètre de 800 mètres de marche rencontre notre volonté d'utilisation des centres plutôt que le long des routes pour créer de l'habitat.

3.5. Réseau routier

- *Poursuivre la mise en oeuvre des plans infrastructures (page 101) :*

*Nous relevons également que la **question du transport de marchandises et de ses impacts sur la mobilité des personnes est absente du PUM.** Pourtant les camions et les camionnettes ont un impact grandissant sur les questions de mobilité et sur les pollutions et nuisances que celle-ci génère. Le passage d'une bonne partie du trafic de marchandises du camion au train ou au fleuve ne pouvant être géré par un arrondissement, **la Région wallonne doit d'urgence se pencher sur cette question sur le territoire wallon** et développer les alternatives dans le même temps que se développent les PUM.*

*Par ailleurs, le **Rapport d'Incidences Environnemental (RIE) du PUM s'avère être un élément à part entière du dossier. Il doit être pris en compte pour corriger les faiblesses du PUM.***

Le PUM doit abandonner les lourds projets d'infrastructures autoroutières responsables de lourdes nuisances et ce d'autant plus que son contenu ainsi que le RIE préconisent fermement une priorisation pour :

- 1. les modes doux dont le vélo fonctionnel,*
- 1 bis. les transports en communs et parkings P+R et PEM,*
- 2. les aménagements routiers existants ainsi libérés*

3.6. Sécurité routière

- *Se doter d'outils pour une meilleure connaissance des problèmes : référence au PCM (**Plans communaux de mobilité**) en cours.*

*Le projet de la N654 - Comblain-au-Pont - **Sécurisation et modernisation** de la traversée est bien repris sur la carte page 101 (point 5).*

Aucune mention concernant la sécurisation de la RN633 entre Esneux, Poulseur et Comblain (cf. récente fermeture pendant 2 mois fin 2018 qui a occasionné des préjudices importants pour la population et les entreprises locales).

le PCM de Comblain-au-Pont (en collaboration avec d'autres communes) est très ancien. Le Schéma de structure en 2012 puis le PCDR en 2013 l'ont partiellement actualisé. Faudra-t-il envisager un nouveau PCM à l'échelle d'une petite commune comme Comblain ? Ne serait-il pas plus opportun de s'appuyer sur un document supracommunal comme le PUM ? Mais encore faudrait-il que celui-ci prenne en considération les problématiques rurales de la deuxième couronne périphérique ainsi que les spécificités de chaque commune. En l'occurrence, Comblain-au-Pont n'est même pas sur la carte (page 107). La commune ne profite donc pas de cette étude, contrairement aux communes du centre et de la première couronne (vision urbano-centrée).

Concernant les infrastructures routières, nous apprécions que la N. 654 soit retenue pour des travaux de sécurisation et de modernisation. On roule trop vite sur ce tronçon, c'est évident. Mais cela doit se faire en bonne intelligence avec la commune qui pourra également pointer d'autres tronçons dangereux. Nous appuyons donc l'objectif volontariste de contrôle des vitesses.

3.7. Zones d'enjeux

3.7.1. Gares

- *Exploiter les potentialités de développement et de densification :*

*"Les **quartiers de gare** représentent des potentialités de développement et d'intensification fortes et structurantes pour demain..." (page 109)*

Cf. Schéma de structure et PCDR - fiche-projet P2.09 relative au réaménagement global du quartier de la gare de Poulseur et la réhabilitation des sites à réaménager (SAR).

Il s'agit sans doute de la principale "**zone d'enjeux**" qui offre de nouvelles opportunités de développement local pour la commune, si l'on y envisage la création d'un quartier nouveau, intergénérationnel, mixte, avec des petits commerces de proximité, de l'artisanat local, un pôle d'échanges multimodaux (PEM), etc. en profitant du cadre exceptionnel, du RAVeL, de la gare (à 17 minutes en train de Liège Guillemins - façon RER), la future station d'épuration, les infrastructures sportives, le commerce local, etc.

- *Recommandations :*

Le conseil communal partage les **recommandations** formulées page 109 et qui convergent toutes vers le projet de rénovation du quartier mentionné ci-dessus.

3.7.2. Couloirs de mutabilité ("tronçons routiers" identifiés comme réels "diffuseurs de développement")

À noter : le couloir de mutabilité identifié au niveau de l'axe commercial Aywaille-Remouchamps ; ainsi que celui identifié au niveau de l'axe commercial Esneux-Tilff. Ce n'est pas encore le cas de la Traversée de Comblain (N654) ni de Route d'Aywaille au Pont-de-Sçay, mais est-ce une volonté vu la mixité de ces deux axes et la présence de nombreux logements ?

3.7.3. Zones leviers : distinction entre six "grappes" et des "poches" plus petites

Exemples de "grappes" : la "confluence" de la Vesdre et de l'Ourthe (zone de levier 2) ; le "plateau sud" autour de Boncelles, du CHU et de l'Ulg.

Exemple de "poche" : le couloir de mutabilité "Aywaille-Remouchamps".

3.7.7. Diffus urbain correspondant sur notre commune aux centres que sont Poulseur, Pont-de-Sçay et Comblain-au-Pont.

PARTIE 4. MISE EN OEUVRE :

4.1. Actions prioritaires : voir tableau récapitulatif page 136.

- *Concrétiser les orientations du SDAIlg*
- *Commencer par la gestion de la demande*
- *Priorités pour le réseau de transports publics de l'arrondissement*
- *Priorités pour le réseau de transports publics d'agglomération*
- *Priorités pour le vélo*
- *Projets pour le réseau routier*
- *Priorités en termes environnementaux*
- *Mise en oeuvre et suivi du PUM*

A priori, la commune sera impactée directement au niveau des mesures suivantes :

- Mesure 3.2.1. : *Finalisation des liaisons longues distances* (RAVeL de l'Amblève, fiche-projet P2.22 du PCDR) et *Finalisation du réseau points noeuds*
- Mesure 3.3.2. : *Intensification des quartiers de gare : intermodalité, accès cyclo-pédestre, maîtrise de l'auto* (enjeu pour Poulseur, fiche-projet P2.09 du PCDR)
- Mesure 3.4.1. : *Création de 12 pôles à vocation plus locale* : absence de la gare de Poulseur (et autres PEM ruraux potentiels dans la deuxième couronne) dans la liste
- Mesure 3.4.2 : *Création de 10.000 places de P+R à l'horizon 2030* : idem.

Accorder les moyens nécessaires pour permettre une transition écologique en

matière de mobilité en précisant nettement les priorités et en concentrant dès lors les investissements sur les modes doux et les transports en commun :

- **A - Concentrer les budgets d'investissements sur les infrastructures pour les piétons, les cyclistes et les transports en commun et les aménagements en favorisant l'intermodalité entre ces modes de transport.** Nous souffrons d'un retard de 20 ans en matière de mobilité durable qu'il faut résorber en dégagant les moyens à la hauteur des enjeux.
- **B- Répartir les recettes de la taxe sur les poids lourds** (240 millions d'euros annuels) entre les aménagements utiles aux différents modes de transport (piétons, cyclistes, transports en commun, sécurisation réseau routier)
- **C- Donner à l'ISSEP les moyens d'établir un réseau de mesures du bruit et des polluants dans l'air, le long des principaux axes routiers** et organiser un système de monitoring du trafic. **Le manque d'indicateurs transparait dans les travaux ayant mené au plan ainsi que dans l'étude d'incidence. Il est donc urgent que la région wallonne développe les moyens de récolte de données utiles et utilisables.**
- **D- Réaliser, susciter et soutenir toutes les solutions afin d'aider les citoyens à changer leurs comportements – notamment pouvoir se passer en partie ou totalement de leur voiture - tout en y trouvant des avantages :**
 - donner accès à d'autres moyens de déplacement (améliorer offre et l'accès aux TEC, billets combinés, service prêts vélos et VAE, centrales de mobilité locales, augmenter les capacités des trains, ...)
 - favoriser la pratique du vélo et de la marche (création d'un réseau d'axes cyclables sécurisés structurants permettant d'atteindre Liège mais reliant aussi les communes voisines entre elles, généralisation des SUL, parkings sécurisés au niveau des gares, formation des jeunes cyclistes dans les écoles, plan d'aménagements piétons pour sécuriser, remettre en état, élargir, éclairer et agrémenter les parcours, ...) ...
 - diminuer le recours à la voiture (systèmes de covoiturage, de voitures partagées, bande de circulation pour les covoitureurs...), politique pour décourager les parents-taxis à l'échelle de la métropole, politique de limitation générale de la vitesse en zone urbaine, coordination du développement des plans de déplacement dans les administrations, les entreprises et les zones d'activités économiques.
- **E- Seulement quand tout cela sera fait, l'étude des besoins en nouvelles infrastructures routières de grande capacité si nécessaire.**

Les points suivants F et G ont été votés par 12 voix pour, 0 voix contre et 1 abstention:

- **F- En dernier recours, à la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et à la création d'une 4^e bande sur le ring**, 2 projets archaïques très destructeurs de l'environnement comme montré par le RIE (par exemple, pour CHB : impact extrêmement négatif sur la préservation des espaces naturels protégés, le maillage écologique, le réchauffement climatique (CO2), la réduction du recours aux véhicules individuels, ...) et qui entraîneront en quelques années une augmentation de la circulation globale et donc de la pollution de l'air, en contradiction avec les objectifs du PUM. Ils entraîneront aussi une péri-urbanisation totalement contraire au schéma de développement territorial de l'arrondissement déjà approuvé par les communes.
- **G- Le Conseil communal souhaite le développement complémentaire, équilibré et intégré, considérant notamment que la voiture reste et restera un mode de transport souvent nécessaire (tout comme les camions pour les**

transports de marchandises) pour assurer la liaison entre des territoires plus ruraux (notamment depuis la deuxième couronne) vers les premiers Pôles d'échanges multimodaux et parking P+R qui seront concentrés en périphérie au niveau de la 1^{ère} couronne et du centre (même si ceux-ci sont également souhaitables également dans la deuxième couronne au niveau des zones d'enjeux comme les gares).

Dans cette perspective, le Conseil communal donne une certaine légitimité au projet de liaison CHB. Mais parallèlement, le Conseil communal conditionne le projet de développement 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 à l'horizon 2035.

- H- La création, le développement et la mise en service d'une liaison (tant pour les personnes que pour les marchandises) entre le trilogiport de Liège, la ville de Liège et l'aéroport de Bierset.

4.2. Indicateurs de mise en oeuvre

- *Monitoring du PUM*

Prévoir une obligation de motivation attestant la conformité au PUM dans le cadre de la réalisation des outils stratégiques d'aménagement du territoire, de mobilité (PCM), de planification des travaux publics et dans le cadre des décisions sur des projets d'urbanisme (habitat ou activités économiques).

Les stratégies, plans et permis d'urbanisme décidés par les communes doivent respecter les objectifs identifiés par le PUM et les analyses du rapport d'impact environnemental pour autant que la Région Wallonne les soutienne financièrement.

Il devrait en être de même lorsque le SPW ou les communes prévoient des aménagements concrets : ils doivent veiller à améliorer les déplacements piétons, vélo et la vitesse commerciale des transports en commun.

Phaser la mise en œuvre du PUM de façon à respecter l'inversion de la hiérarchie traditionnelle retenue par le plan

Il faut phaser la mise en œuvre du PUM de façon à effectivement placer au premier rang l'accessibilité et la mobilité piétonne, cycliste, puis des transports publics (en ce compris les trains), et en dernier lieu des autres modes routiers.

Or le PUM ne prévoit aucun phasage ni projection dans le temps des objectifs à atteindre avec les étapes nécessaires. Les auteurs du PUM expliquent qu'il est impossible de faire un calendrier long termes avec des garanties de son respect. Mais cela ne doit pas empêcher des agendas concrets portant sur 3 à 5 ans, qui s'actualisent au fil des réalisations. Il est possible de faire un agenda complémentaire à celui du tram qui porte jusque 2023 et qui respecte l'ordre des priorités.

Il est indispensable que le SPW en fixe un pour programmer sa mise en œuvre et pour vérifier année après année que la hiérarchie est concrètement suivie dans les moyens humains et financiers et dans les délais.

. Mettre sur pied une Agence sur le territoire du PUM pour assurer sa mise en œuvre et pour veiller à la participation citoyenne

Il s'agit de coordonner la concrétisation du PUM, y compris sur les aspects aménagement du territoire, et en cohérence parfaite avec le schéma de développement territorial de notre arrondissement.

Une Agence de développement territorial et de la mobilité pourrait s'en charger. Elle

devrait être représentative des conseils communaux sur une base proportionnelle (et non réunir les seuls bourgmestres)/

Elle aurait aussi pour fonction d'assurer la nécessaire **participation citoyenne sur les projets de mobilité et d'aménagement du territoire.**

Enfin, elle assurerait un **accompagnement de la mise en œuvre des stratégies, des projets d'aménagement ou des travaux.**

Il semble que la Région Wallonne prévoit 15 agences de ce type sur la Wallonie. Liège et son arrondissement en mérite au minimum une pour y travailler sur l'ensemble du territoire des communes intégrée dans Liège Métropole y compris les communes rurales.

Le Conseil communal demande que soient reprises dans le P.U.M. les éléments suivants du Plan de Mobilité Ourthe- Amblève-Condroz qui ne se retrouvent pas dans le projet soumis à l'avis du Conseil :

Trafic :

- Structurer pour les voiries reliant les plateaux aux vallées Ourthe Amblève :
 - Comme réseau principal régional : Tinlot-Hamoir-Werbomont ainsi que Marche-Tinlot- Nandrin
 - Comme réseau secondaire régional : Vallée de l'Ourthe, vallée de l'Amblève, Chanxhe-Sprimont, Esneux-Neupré
 - Comme réseau collecteur régional : (N90-Nandrin-Anthisnes-Pouleur, Esneux-vallée de la Vesdre, Ouffet-Anthisnes-réseau secondaire Esneux-Neupré.
- Sécuriser les tronçons dangereux le long de l'Ourthe (stabilisation et nettoyage des falaises,
- Vitesse
 - Harmoniser les aménagements de voiries et les signalisations
 - Harmoniser les limitations de vitesse (90 sur réseau routier régional hors localité et sans contraintes locales, 70 sur le réseau régional avec contraintes locales (riverains, accès locaux, ...), 50 sur le réseau routier régional en traversée de localité, 30 sur le réseau communal à protéger et à modérer

Poids lourds :

- Maîtriser les vitesses, le trafic des poids lourds dans les villages et favoriser la prévention des dégâts aux voiries (contrôle tonnages, vérification du respect de la charte des carriers, comité de suivi).
- Favoriser l'utilisation du transport par rail des produits carriers, les carrières de la Belle-Roche (vallée de l'Amblève) et de Chanxhe se trouvant le long de la ligne Luxembourg Liège
- Hiérarchiser les axes irriguant le secteur Ourthe-Amblève-Condroz afin de limiter les flux de circulation parasite des poids lourds dans les villages (définir les tonnages autorisés, signalisation adéquate), cela en concertation entre commune de manière à éviter le renvoi vers la commune voisine.

Stationnement :

- Organiser les stationnements dans les centres des villages

Transports collectifs

- Valoriser l'infrastructure ferroviaire aussi bien pour la clientèle passager que pour le charroi des carrières
 - Réorganiser les réseaux sur base :
 - D'un réseau ferroviaire permettant :

- Des temps de parcours concurrentiel par rapport à la voiture
- Desserte continue toute la journée (30' heures de pointe, 1 à 2 heures creuses)
- Chaînes de déplacements avec interfaces multimodales dont rabattement TEC (Pulseur)
- D'un réseau TEC principal (Liège Aywaille et vallée de l'Ourthe) permettant :
 - Une liaison Comblain-au-Pont-Hamoir
 - Une accessibilité rapide vers Liège et le Sart Tilman
 - Une desserte continue toute la journée avec de bonnes fréquences (toutes les 30') :
- Un réseau TEC secondaire (Huy-Tinlot-Ouffet-Hamoir, Comblain-au-Pont – Aywaille, Esneux-Sprimont, Hamoir-Aywaille, Esneux-Sart Tilman, Tinlot-Nandrin-Neupré, Ouffet-Anthisnes-Bonnelles)- permettant
 - De relier les villages de l'Ourthe-Amblève-Condroz
 - Relier les principaux pôles voisins
 - Une desserte continue toute la journée avec de faibles fréquences (30' heures de pointe, 1 à 2 heures creuses)
- Un réseau TEC scolaire
- Réseau TEC à la demande permettant :
 - De desservir aux heures creuses
 - D'effectuer un rabattement vers le réseau TEC et la SNCB

Modes doux

- Développer les équipements en faveur des vélos (parcs à vélos, place de stationnement PMR, piste bande cyclable hors RAVeL)
- Aménager et jalonner les itinéraires inter-villages dont les liaisons plateaux du Condroz (dont Ouffet et Anthisnes) vers les points P+R (Gare de Pulseur, Point nœud vélo de Comblain-au-Pont)
- Favoriser les modes doux à l'intérieur de chaque village, y compris PMR
- Favoriser la marche à pied (1 km, 15' maximum) et l'usage du vélo (3 km, 15' maximum) vers l'école
- Favoriser les rabattements RAVeL / pôles d'habitat ou touristiques, routes régionales / RAVeL
- Valoriser les routes de campagne, chemins et autres sentiers comme réseau informel propice aux modes doux
- de solliciter le Gouvernement wallon à 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.
- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL

BASTIN Jean-Claude
Directeur général

HENON Jean-Christophe
Bourgmestre

POUR EXTRAIT CONFORME

BASTIN Jean-Claude
Directeur général

HENON Jean-Christophe
Bourgmestre



COMMUNE de
DALHEM
Code postal 4607

Nos réf : 1.777.81
Supracommunalité
PUM

Envoyé le : 14.02.2019

A : SPW - Direction de
la Réamplification de
la Mobilité

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

SEANCE DU 31 JANVIER 2019

PRESENTS : M. A. DEWEZ, Bourgmestre, Président,
Mme A. POLMANS, MM M. VONCKEN, F. VAESSEN,
Mme D. CREMA-WAGMANS, Echevins
~~Mme E. DECKERS-SCHILLINGS~~, MM F-T. DELIÉGE, L. OLIVIER,
Mme A. XHONNEUX-GRYSON, MM. T. MARTIN, N. PINCKERS,
R. MICHIELS, Mme N. PIOT-MARECHAL, M. P. ETIENNE,
Mme M. CHARLIER-JANSSEN, M. J-P. DONNAY, Mmes M-J. PLEYERS-
LECHANTEUR et P. DRIESENS, Conseillers,
M. L. GIJSENS, Conseiller et Président du CPAS
Mme J. LEBEAU, Directrice générale, Secrétaire

SEANCE PUBLIQUE/HUIS-CLOS

OBJET : AMENAGEMENT DU TERRITOIRE / SUPRACOMMUNALITE
Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège
Adoption
Courrier 1844-2018

Le Conseil,

Entendu M. le Bourgmestre :

- présentant le dossier ;
- proposant de débattre des trois points (Schéma de Développement du Territoire – Liaisons écologiques – Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège) simultanément étant donné qu'ils sont liés ;
- proposant de remettre un avis favorable conditionné aux remarques ci-après ;

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 21.12.2017 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité ;

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Considérant que la Commune dispose d'une CCATM ; qu'elle a été consultée en sa séance du 16.01.2019 ; que son avis est motivé comme suit :

« Certaines remarques émises dans le cadre du dossier de révision du Schéma de Développement du Territoire sont d'application pour le présent dossier également, à savoir :

- *Une question de cohérence peut se poser également entre ce nouvel outil indicatif et le seul document existant à valeur réglementaire – le plan de secteur – datant de 1987.*
- *En termes de mobilité : afin d'améliorer la mobilité dans les transports en commun et pour encourager la multimodalité, il est nécessaire qu'une communication efficace puisse s'établir entre les autorités locales et les acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, etc.). Etant donné les difficultés en la matière à l'heure actuelle, il serait nécessaire de fournir aux communes, voire aux citoyens, un panel de pistes dans le but de communiquer avec les autres acteurs qui ne sont pas communaux.*
- *Certains thèmes mériteraient d'avoir des objectifs chiffrés : mobilité douce, énergie, etc.*
- *Il serait souhaitable que le PUM subisse des mises à jour en cours de route.*
- *Le PUM ne propose rien en termes de financement, d'aides aux projets.*

Ensuite, des remarques plus spécifiques au PUM sont également émises :

- *La liaison CHB est un projet qui fait partie intégrante du PUM. Or d'autres anciens dossiers (ex : la liaison Île Monsin – Chênée) auraient mérité qu'on les ré-analyse à l'heure actuelle, car ils auraient également une pertinence à être mis en œuvre. En effet, on peut douter de l'efficacité qu'aura réellement la liaison CHB (les usagers prendront-ils la peine de faire ce détour ?), tandis qu'un contournement plus local pourrait s'avérer très utile pour désengorger les quais. Ces deux options seront peut-être indispensables en 2050.*
- *Le transport fluvial n'est pas du tout abordé dans le PUM. Or si l'on observe par exemple l'usage du « Vaporetto » à Venise, ce dernier y joue un rôle très important. Ce type de transport aurait mérité d'être également analysé, tout en tenant compte des spécificités de la Meuse.*
- *Comme les autres documents, le PUM prévoit de nombreuses mesures pour la ville et les milieux urbains. Il est regrettable que des communes rurales comme Dalhem ne sont le siège d'aucun projet.*

Le Président propose à la Commission de voter sur la proposition suivante : « Proposition de soumettre l'ensemble des remarques énoncées ci-avant à l'attention du Conseil communal. Approbation de cette proposition, à l'unanimité des membres ayant droit de vote (11 membres votant) » ;

M. N. PINCKERS et Mme M. CHARLIER-JANSSEN, Conseillers communaux du groupe Maieur, présentent la note suivante, après en avoir remis un exemplaire aux 19 membres de l'assemblée.

« Note du Groupe Maieur concernant le SDT, le dossier des liaisons écologiques et le PUM :

Situation : recentrer la question : que nous demande-t-on ?

Tout d'abord, il est important de resituer la thématique et l'importance des trois dossiers dont il est question pour ces points 13, 14 et 15 du Conseil Communal de ce jeudi 31 janvier 2019, puisque l'impact ne se limite pas uniquement à notre Commune, mais il s'applique à

toute l'agglomération liégeoise.

Ce jeudi 31 janvier 2019, il nous est demandé, membres du Conseil Communal de Dalhem, de nous positionner quant à trois dossiers portés à notre connaissance par le Gouvernement wallon.

Ces trois dossiers sont bien évidemment liés et sont d'une importance primordiale pour l'avenir de nos concitoyens, proches et moins proches.

- 1) Le **Schéma de Développement territorial** : ce document constitue la mise à jour de l'ancien SDER (schéma de développement de l'espace régional) : « Le SDT propose aux Wallons un ensemble de mesures à moyen et long terme permettant à la Wallonie d'anticiper et de répondre aux besoins futurs de sa population ».

Il détermine 4 modes d'action :

- Se positionner à l'échelle européenne ;
- Anticiper et Muter ;
- Desservir et équilibrer ;
- Préserver et valoriser.

Ces 4 modes d'actions sont largement expliqués dans ce dossier mais également dans une vidéo de présentation. Cependant, bien que le SDT soit un outil de travail, un fil conducteur pour la Région et tous ses acteurs (provinces, arrondissements, communes,...), ce document reste assez vague. Le plan d'actions et les projets ne sont pas clairement définis. Le SDT nous semble en cohérence avec le PUM de l'arrondissement de Liège et permet aux communes d'être intégrées dans un projet global au niveau de la région. Il est important de créer une identité commune, plus forte pour nos « supracommunalités », afin de s'associer pour atteindre des objectifs communs, notamment en matières de mobilité douce et énergies renouvelables.

- 2) Le dossier des **liaisons écologiques** : « le texte vise à dresser la liste des liaisons écologiques qui constituent les éléments du réseau écologique afin de garantir la survie à long terme des espèces animales et végétales ».

Il se base sur 2 critères, à savoir la valeur biologique et la continuité du maillage écologique, et considère 5 types de liaisons : des massifs forestiers feuillus, des pelouses calcaires, des crêtes ardennaises, des hautes vallées ardennaises, et enfin des plaines alluviales.

Nous soulignons l'importance de préserver notre environnement et reconnaissons la nécessité d'intégrer ce dossier dans les dossiers d'aménagement du territoire : SDT ou PUM ! Nous nous permettons ici de rappeler l'importance de l'équilibre entre l'urbanisation et le respect de l'environnement et plus particulièrement encore dans notre commune rurale. Le monde agricole et ses représentants doivent également être sensibilisés à cette thématique. Le groupe Maieur souhaite, au niveau communal, développer un plan communal d'aménagement.

- 3) Le projet de **Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège** (PUM de Liège) : « L'objectif du PUM est de mener une stratégie de mobilité à l'échelle des 24 communes de l'arrondissement de Liège, en lien étroit avec les objectifs de développement territorial et à l'horizon 2030 ».

La mobilité est importante dans nos vies. Il semble tout naturel de **pouvoir se déplacer aisément**. Les embouteillages, le bruit, les pollutions devraient être évités. Une **bonne accessibilité du territoire est vitale pour le développement d'activités économiques ou sociales**.

Position et réflexion du groupe Maieur :

Le groupe Maieur a souhaité porter un regard critique **dalhemois** sur ces dossiers. En effet, en tant que représentants des habitants de la commune de Dalhem, il nous semblait important d'analyser l'impact d'un tel plan pour notre commune et ses concitoyens.

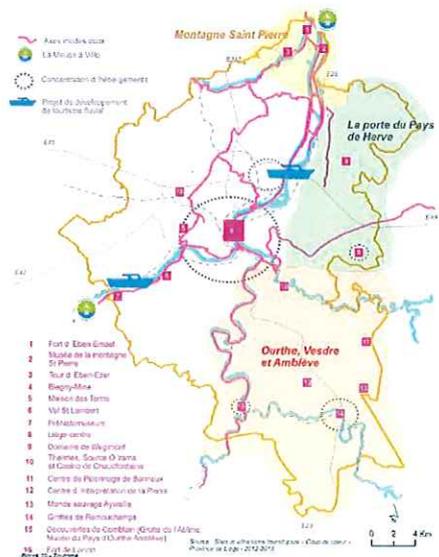
Nous nous sommes plus spécifiquement penchés sur le PUM, car ce dernier dossier nous impacte davantage à *notre échelle communale*, faisant partie de l'arrondissement liégeois (24 communes au total).

Le PUM met en avant 11 enjeux et propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement, et présente un plan d'action clair.

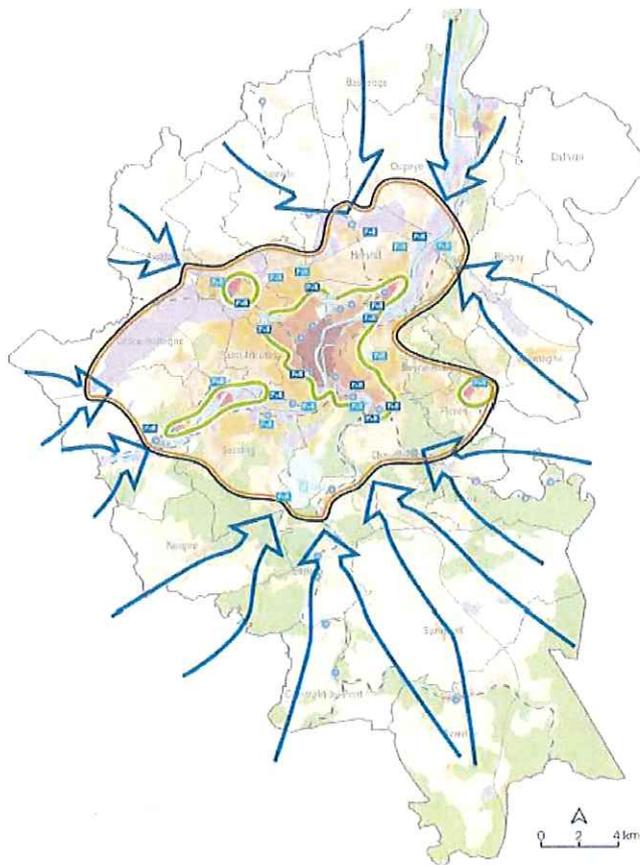
C'est dans ce cadre global mais sous une perspective dalhemoise que nous nous permettons

de relever certaines observations et remarques :

- Nous aimerions rappeler qu'une attention particulière doit être donnée à **l'écologie** et à **la mobilité douce** dans toutes décisions de mobilité tant au niveau de l'arrondissement qu'au niveau communal
- Il nous semble primordial de rappeler et mettre en avant la **position géographique stratégique** de notre commune dans la Basse-Meuse et au sein du Pays de Herve. Notre commune occupe une place centrale entre Visé, Blegny, Aubel et les Fourons. La commune de Dalhem est également un point crucial et une porte d'entrée vers la Hollande et une proximité avec l'Allemagne.
- Au niveau du **tourisme**, nous constatons sur les cartes pp. 22 et 23 du PUM (reprises ci-dessous) l'absence de symboles indiquant la présence de centres d'intérêts touristiques sur notre commune, notamment :
 - Vignobles (Aubin-Neufchâteau, Warsage, Dalhem, Saint-André) ;
 - La vieille ville de Dalhem ;
 - Le fort d'Aubin-Neufchâteau ;
 - Nous soulignons également la présence de nombreux gîtes, chambres d'hôtes et restaurants sur notre commune, dont il n'est pas non plus question dans le PUM.



- **Mobilité** : Comme illustré ci-dessous, nous constatons que le PUM ne prévoit rien pour laisser de côté la voiture dans nos communes périphériques. Le focus porte uniquement sur l'axe central et le plan ne propose aucune alternative à la voiture pour rejoindre cet axe central depuis les axes périphériques.



- A l'instar de Blegny, notre commune se situe hors du corridor métropolitain Visé-Herstal-Liège et le PUM ne propose aucune alternative à la voiture pour rejoindre ces « zones de transport en commun à haut niveau de service ».
- Les axes Blegny-Dalhem-Aubel, Dalhem-Fouron et Dalhem-Visé doivent être intégrés aux projets futurs de mobilité douce. Nous sommes la porte d'entrée de l'arrondissement vers la Flandre, la Hollande et le Pays de Herve.
- L'offre des transports en communs (bus) insuffisante de nos villages vers Liège, Visé et vice-versa, et/ou la durée trop longue de ces trajets implique une utilisation de plus en plus importante de la voiture personnelle due à ce manque de transports en commun ;
Il existe donc une réelle nécessité de connexions entre nos villages et les corridors de transports, notamment avec la gare de Visé, mais aussi avec le Sart-Tilman, les Hauts-Sarts (plus important parc industriel de Wallonie), ainsi qu'avec la future ligne de tram liégeois qui s'arrêtera à Herstal.
La gare de Visé occupe un rôle et une place stratégiques pour notre commune dans cet échiquier (première gare du Pays pour rejoindre Liège, et porte d'entrée vers le réseau hollandais).
- Rappelons également les nuisances importantes causées par les poids lourds sur la N627 (ils quittent l'autoroute à Eijsden pour la reprendre à Battice et éviter le péage autoroutier) et la N608 Berneau-Warsage-Aubel. Le PUM ne prévoit aucun aménagement de ces régionales ni aucune solution pour endiguer ce phénomène. A cet égard, la collaboration avec les communes voisines (Blegny, Aubel, Visé, Herve) sera primordiale afin d'obtenir leur soutien.
- **Economie et habitat :**
 - Importance de conserver notre autonomie en terme de développement ou de création de nouveaux commerces (locaux) et l'éventuelle création d'un parc artisanal, en fonction de la demande au sein de notre commune.
 - Il est indispensable de prendre en compte l'impact financier du rééquilibrage proposé dans le PUM : les revenus de l'IPP et du PRI sont vitaux à la santé financière des communes de la seconde couronne. Les dotations du fond des communes devront être revues en conséquence, sans quoi ces communes deviendront des cités aux villages morts, incapables d'entretenir leur patrimoine

(bâtiments, églises, monuments, voiries...) et de financer les services de proximité (écoles, crèches)

- Il est important de considérer les noyaux d'habitats et le développement des villages et pas uniquement des 7 « grandes communes » de la première couronne. Nos villages doivent garder leur identité et il est important de les valoriser, d'y développer de petits zonings artisanaux, de favoriser les circuits courts !

- Enfin, **l'écologie** est un des enjeux principaux pour les prochaines années à venir. Cependant, peu de projets semblent aller en ce sens dans la version du PUM qui nous est présentée.

Le piéton et le cycliste doivent être au centre des préoccupations écologiques de ce PUM.

A l'analyse des cartes points nœuds (première carte ci-dessous) et les cartes du Ravel (cartes 2 et 3 ci-dessous), nous constatons en effet l'absence totale de pistes cyclables dans notre région. Il est indispensable de créer un réseau de pistes cyclables et piétonnes => nécessité de relier ces différentes pistes existantes en traversant notre commune !

Notre commune regorge d'un potentiel exceptionnel en la matière et nous devons l'exploiter et le mettre en avant.



Cartes 2 et 3 : Ligne 38 et W7

Conclusion :

Compte tenu des enjeux, des ambitions et du plan d'actions repris dans le PUM pour les 24 communes de l'arrondissement de Liège, le groupe Maïeur reconnaît la nécessité de ce projet, d'un point de vue mobilité, mais aussi au niveau économique et écologique, mais souhaite que soient prises en compte les différentes remarques formulées ci-dessus. Le groupe Maïeur est donc favorable à ces trois dossiers, mais il insiste sur le maintien de notre autonomie en tant que Commune de Dalhem au sein de ces dossiers supra-communaux et au sein de Liège Métropole.

Pour le Groupe Maïeur,
Marie Charlier-Janssen et Nicolas Pinckers »

Le débat est ouvert.

M. P. ETIENNE, Conseiller communal du groupe DalhemDemain, fait part de différentes remarques.

M. le Bourgmestre demande que ces remarques soient synthétisées afin qu'elles puissent faire l'objet d'un amendement à la note ci-avant du groupe Maïeur et d'un vote par l'assemblée.

M. P. ETIENNE propose d'insister dans le point « Mobilité » sur le réseau « en étoile » qui a été constitué à partir de Liège et qui rend difficile toute circulation entre les différentes communes de la première couronne et même de la seconde couronne et qui allonge considérablement les distances pour les transports en commun.

Le groupe RENOUEAU confirme qu'il ne souhaite rien ajouter.

Statuant à l'unanimité ;

DECIDE :

Article 1. D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise ;

Article 2. De solliciter le Gouvernement wallon à 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 ;

Article 3. De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL,

La Secrétaire,
J. LEBEAU

Le Président,
A. DEWEZ

POUR EXTRAIT CONFORME

La Directrice générale,

Le Bourgmestre,


J. LEBEAU


A. DEWEZ

Agent traitant : KEVERS V., chef de bureau du service urbanisme – virginie.kevers@commune-dalhem.be

RAPPORT C.C.A.T.M. du 16.01.2019

Présents : M. X. MEERTENS, Président ;

~~Mme E. DECKERS, M. T. MARTIN, M. F. DELIEGE, M. A. BRUYERE, M. P. JACQUINET, M. J. LAMBERT, Mme J. LOHR, M. P.-Y. MARTINUSSEN, M. L. SPITS, M. F. VAESSEN, M. O. VANWARBECK, Mme A. WARNOTTE, membres effectifs ;~~

~~M. F. EMO, M. R. NIBUS, M. L. OLIVIER, M. P. CAPART, M. E. OTTEN, M. M. SCHELLINGS, Mme A. FOIDART, M. S. DROT, Mme C. PIRSON, membres suppléants ;~~

M. F. VAESSEN, Echevin de l'Urbanisme ;

Mme V. KEVERS, chef de bureau au service de l'urbanisme, conseillère en aménagement du territoire et urbanisme, secrétaire ;

Excusés : MM. T. MARTIN, F. EMO et E. OTTEN

Le Président ouvre la séance à 20h05. Il acte la présence de 14 membres, dont 11 ont le droit de vote. Messieurs Martin, Emo et Otten sont excusés.

Il faut noter que, dorénavant et jusqu'au renouvellement de la composition de la CCATM suite aux élections d'octobre 2018, Monsieur Fabian Vaessen sera excusé en tant que membre effectif de la CCATM, mais présent en tant que nouvel Echevin de l'Urbanisme, avec voix consultative.

1) Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège

Document stratégique de mobilité à l'échelle des 24 communes de l'arrondissement de Liège, en lien étroit avec les objectifs de développement territorial et à l'horizon 2030
Dossier soumis à enquête publique en vertu de l'article 6 du Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales

L'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine.

L'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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.

L'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative.

L'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège.

Le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représente à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie.

Le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire.

Les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentent à eux seuls 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population.

Le Gouvernement wallon a adopté en 2017 la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal).

Le 25 octobre 2018, le Gouvernement wallon a décidé d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales.

Le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12.11.2018 au 07.01.2019.

Le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)

- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière.

Les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur.

Le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes.

Le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants.

Le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire. Il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires.

Selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles.

Les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;

- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité ;

A l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés.

Le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation.

Pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain.

Débats

Certaines remarques émises dans le cadre du dossier de révision du Schéma de Développement du Territoire sont d'application pour le présent dossier également, à savoir :

- Une question de cohérence peut se poser également entre ce nouvel outil indicatif et le seul document existant à valeur réglementaire – le plan de secteur – datant de 1987.

- En termes de mobilité : afin d'améliorer la mobilité dans les transports en commun et pour encourager la multimodalité, il est nécessaire qu'une communication efficace puisse s'établir entre les autorités locales et les acteurs de la mobilité (TEC, SNCB, etc.). Etant donné les difficultés en la matière à l'heure actuelle, il serait nécessaire de fournir aux communes, voire aux citoyens, un panel de pistes dans le but de communiquer avec les autres acteurs qui ne sont pas communaux.
- Certains thèmes mériteraient d'avoir des objectifs chiffrés : mobilité douce, énergie, etc.
- Il serait souhaitable que le PUM subisse des mises à jour en cours de route.
- Le PUM ne propose rien en termes de financement, d'aides aux projets.

Ensuite, des remarques plus spécifiques au PUM sont également émises :

- La liaison CHB est un projet qui fait partie intégrante du PUM. Or d'autres anciens dossiers (ex : la liaison Île Monsin – Chênée) auraient mérité qu'on les ré-analyse à l'heure actuelle, car ils auraient également une pertinence à être mis en œuvre. En effet, on peut douter de l'efficacité qu'aura réellement la liaison CHB (les usagers prendront-ils la peine de faire ce détour ?), tandis qu'un contournement plus local pourrait s'avérer très utile pour désengorger les quais. Ces deux options seront peut-être indispensables en 2050.
- Le transport fluvial n'est pas du tout abordé dans le PUM. Or si l'on observe par exemple l'usage du « Vaporetto » à Venise, ce dernier y joue un rôle très important. Ce type de transport aurait mérité d'être également analysé, tout en tenant compte des spécificités de la Meuse.
- Comme les autres documents, le PUM prévoit de nombreuses mesures pour la ville et les milieux urbains. Il est regrettable que des communes rurales comme Dalhem ne sont le siège d'aucun projet.

Le Président propose à la Commission de voter sur la proposition suivante : « Proposition de soumettre l'ensemble des remarques énoncées ci-avant à l'attention du Conseil communal. Approbation de cette proposition, à l'unanimité des membres ayant droit de vote (11 membres votant).

La séance est levée à 21h30.

Virginie KEVERS
Secrétaire

Xavier MEERTENS
Président




EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL

Séance publique du 21 février 2019

Sont présents : Madame Laura IKER, Bourgmestre-Présidente ;
Mesdames et Messieurs Bernard MARJER, Adrien CALVAER, Pauline GOBIN, Anne-Catherine FLAGOTHIER, Pierre GEORIS, Steve METZELTZIN, Membres du Collège communal ;
Mesdames et Messieurs Michel VEIJESSE, Philippe LAMALLE, Léon-MARTIN, Christic MORREALE, Anne DISTER, Pierre JEGHERS, Carole ARNOLIS, Jérôme HARDY, Céline SPINEUX, Jérémy PERET, François ROUSSEL, Claudine LABASSE-JACQUE, Justine FLAGOTHIER, Daphné SIOR, Pierre GUSTIN et Marie-Noëlle CHARLIER, Conseillers ;
Monsieur Stefan KAZMIERCZAK, Directeur général.

6. Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise /MM.

LE CONSEIL,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 30 novembre 2017 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait

émis un avis favorable ;

Vu l'avis du groupe de travail regroupant les différents groupes politiques représentés au Conseil communal d'Esneux ;

Vu l'avis de la directrice générale ff ;

Par 20 voix pour et deux abstentions DECIDE

- D'approuver le PUM moyennant l'adoption des remarques formulées infra. Celles-ci sont proposées comme autant de balises de suivi par la commune tout au long de la mise en œuvre progressive du PUM au cours des prochaines années. Il faut phaser la mise en œuvre du PUM afin de placer au premier rang : l'accessibilité et la mobilité piétonne, cycliste, puis des transports publics, et en dernier lieu des autres modes routiers. Il est indispensable que le SPW fixe un agenda pour programmer la mise en œuvre et pour vérifier année après année que la hiérarchie est respectée et appliquée dans les délais ;

1. Démarche générale : le Conseil communal souhaite s'inscrire dans la dynamique générale du PUM, unique en Wallonie, dès lors que l'ambition poursuivie depuis 2008, année de la première version du PUM, vise à « l'émergence d'une vision partagée, ambitieuse et durable de l'agglomération liégeoise », conjointement avec les acteurs locaux. Le Conseil adhère à cet objectif et salue la somme d'expertises rassemblées pour réaliser le PUM et son Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) ;

2. Délai d'approbation et consultation : le document débute par le souhait de « concrétiser le PUM avec l'appui des usagers, de la population ». Le Conseil communal regrette que le cadre décretal actuel n'ait pas pu donner davantage d'amplitude à l'enquête publique autour d'un document d'une telle richesse. Le Conseil invite dès lors les opérateurs de mobilité et autorités compétentes à concrétiser cette ambition participative en multipliant les séances d'information et de consultation de la population à l'occasion des prochaines phases de mise en œuvre du PUM. Les moyens dégagés pour les échanges avec les principaux intéressés doivent être à la hauteur des chantiers envisagés.

Par ailleurs, le Conseil Communal estime qu'il est nécessaire d'établir un suivi régulier des projets en cours.

3. Grandes infrastructures autoroutières : Le Conseil communal souhaite que la priorité absolue, en termes de moyens et de planification, soit accordée à la mobilité douce, aux transports en commun ou encore à la gestion intelligente du trafic (smart mobility).

Si le Conseil rejoint l'ambition de désengorgement des accès ou de la traversée de l'agglomération liégeoise, celle-ci ne pourra se faire au détriment de cette priorité.

Le Conseil communal manifeste son opposition à des projets autoroutiers d'envergure qui ne seraient pas évalués au regard des préoccupations actuelles en terme de mobilité, d'aspects environnementaux et budgétaires tels que repris par le PUM (e.a. le « réseau concentrique, page 164). 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 soulignés par le RIE, questionnent lourdement certaines options envisagées.

4. Intégrer les demandes spécifiques de la commune d'Esneux

a. transports ferroviaires : augmentation du nombre de trains (en semaine et le weekend) desservant les arrêts existants dans la commune afin de les inclure pleinement dans le RER liégeois.

b. TEC : densification des connexions entre les lignes 377 et 28 visant à une meilleure accessibilité au Sart-Tilman depuis la vallée y compris les WE.

c. Intégrer les deux principales entités de la commune (Esneux et Tilff) dans la « première couronne » afin de ne pas créer de différence de traitement entre elles dans les schémas de transport en commun.

d. Mobilité douce : le conseil souhaite s'inscrire dans une stratégie cycliste forte qui incite véritablement les habitants à emprunter leur vélo pour les déplacements quotidiens. Dans ce cadre, si l'existence d'un Ravel représente un formidable atout en terme d'attractivité, sa présence invite à considérer les infrastructures cyclables comme suffisantes. Ce n'est pas le cas, et dans le souhait d'opérer un transfert modal vers le vélo, les infrastructures routières régionales devraient être davantage adaptées à la mobilité cycliste. Outre la question de pistes réservées, la réduction de vitesse de 70km/h à 50km/h et l'augmentation du nombre de passages sécurisés pour piétons et cyclistes sur différents tronçons, désormais à considérer comme résidentiels, sont des demandes que le Conseil souhaite répéter ici.

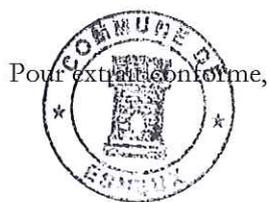
e. Dynamique circulaire versus dynamique « radiale » : le Conseil souhaite enfin attirer l'attention sur une dynamique qui a manifestement privilégié une approche radiale – en « rayons » autour de Liège – pour envisager la mobilité de et vers la métropole. Cette approche bien nécessaire mériterait d'être complétée par une réflexion poussée concernant la mobilité entre les différentes entités périphériques, en particulier concernant les transports en commun et la mobilité douce : par exemple, en envisageant une liaison entre Esneux, Neupré et Seraing ou encore, entre Esneux et Sprimont.

- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

Par le Conseil,

Le Directeur général,
(s)Stefan KAZMIERCZAK

La Présidente,
(s)Laura IKER



Le Directeur général,
Stefan KAZMIERCZAK

La Bourgmestre,
Laura IKER

Distribution : Mobilité :1. – SPW : Direction de la Planification de la Mobilité

PRESENTS : Mme I. SIMONIS, Bourgmestre-Présidente ;
Mme S. THEMONT ; MM. F. PAVONE, L. LEONARD, J.
DISTER et F. VANDELLI, Échevins ;
MM. M. D'JOOS, V. POLESE ; Mme J. WINTGENS ; M. J-D.
LEJEUNE ; Mmes V. PASSANI et F. DANTINE, MM. A.
HAMIDOVIC, D. PERRIN, S. ANCIA, J-M. NOVILLE, V.
KADIMA BAFWA ; Mmes V. HEUCHAMPS et M.
FERNANDEZ NAVARRO ; M. G. THIRION ; Mme M-A.
JOLIS ; M. Y. THOMAS ; Mme I. ROSAR ; M. J. TITA ; Mme
C. GULBAS ; MM D. RENKIN, C. MARCHANDISE et D.
BODARWE ;
Mme M-H. JOIRET, Présidente du CPAS ;
M. P. VRYENS, Secrétaire.

1^{ème} OBJET : PLAN URBAIN DE MOBILITE "PUM" DE L'ARRONDISSEMENT DE LIEGE - RAPPORT FINAL -
DECISION.

LE CONSEIL,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation, spécialement en son article L1122-30 ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 23 novembre 2017 (11^{ème} objet) ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocades ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
- La gestion de la demande via :
 - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
 - La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique;

Considérant que le rapport sur le Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération Liégeoise intègre les conclusions des différentes études réalisées sur le territoire communal;

Attendu que les objectifs poursuivis par le PUM ainsi que les moyens préconisés pour les atteindre rencontrent les intentions du pouvoir communal dans sa volonté d'intégrer au travers des différents projets de développement du territoire l'ensemble de ces notions;

DECIDE,

Par 19 voix "pour" et 6 voix "contre" (PTB et Ecolo),

1. d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.

2. de solliciter le Gouvernement wallon à 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.
3. de confier au Collège communal le soin de transmettre la présente délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL:

Le Secrétaire,
P. VRYENS

La Présidente,
I. SIMONIS

Le Directeur Général,

POUR EXTRAIT CONFORME :



P. VRYENS

La Bourgmestre,

I. SIMONIS

Fléron, le 25 FEV. 2019



ÉCHEVINAT DE
L'URBANISME
Rue François Lapiere, 19
4620 FLÉRON
urbanisme@fleron.be
Tel: 04/ 355.91.51

Monsieur Didier CASTAGNE
Direction de la Planification de la Mobilité
SERVICE PUBLIC DE WALLONIE
Mobilité Voies hydrauliques
Boulevard du Nord, 8
5000 NAMUR

PAR RECOMMANDÉ

Agent traitant: Mme Franceschini

Nos références : Urbanisme/PUM Liège/20190131

Vos références : DGO2/DO211/PHL/cf/2018-55696

Objet : Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège (PUM).

Monsieur,

Conformément à votre courrier du 7 décembre 2018, nous avons l'honneur de vous remettre, en annexe, copie de la délibération du Conseil communal qui s'est tenu le 19 février 2019, adoptant le PUM de Liège.

Copie de la présente est également adressée à Monsieur Olivier HEUSKIN, pour l'Asbl Liège Métropole, pour information.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments distingués.

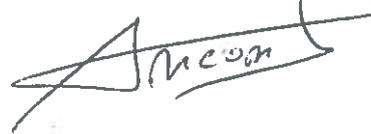
Par le Collège,

Le Directeur général,


Ph. DELCOMMUNE



Le Bourgmestre,



Th. ANCION

En annexe : copie de la délibération du Conseil communal du 19.02.2019.

c.c. pour info. M. Olivier HEUSKIN, Asbl Liège Métropole, rue du Vertbois, 11 - 4000 LIÈGE.

PROVINCE DE LIÈGE - ARRONDISSEMENT DE LIÈGE
COMMUNE DE FLÉRON

1

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL COMMUNAL
Séance publique du 19 février 2019

Présents : M. ANCION, Bourgmestre-Président,
Mmes et MM. LEJEUNE, DE JONGHE-GALLER, LO BUE, VANDERHEIJDEN et
FAFCHAMPS - Échevins,
M. LINOTTE, Président du C.A.S.,
Mmes et MM. GUERIN, LECLERCQ, MENTEN, MOYANO, SGARITO, BRUWIER, CAPPA,
LIMET, CAN, PEZZETTI, MOREAU, BEAUJEAN, MULLENS, BIANCHI, MERCENIER,
WENGLER, VERPOORTEN et DASSY - Membres,
Mme. BERTHOLET - Directrice générale f.f.

1.777.81 - PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE LIÈGE (PUM DE LIÈGE) :

ADOPTION.

Monsieur CAN quitte la séance.

Le Conseil,

Vu le Code de la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Considérant que l'article 3, par. 1, du Décret du 1er avril 2004, définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Considérant que l'article 3, par. 2, du Décret du 1er avril 2004, définit les trois objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à sa voir :

- 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 pour 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 l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3°, de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19 % du PIB wallon, 19 % de l'emploi wallon et 35 % des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86 % internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40 % de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17 % de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 19 février 2019 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Considérant le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 7 janvier 2019 ;

Considérant que, suivant l'article 6, par. 2, al. 1^{er}, du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3°, de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Considérant que toute observation ou réclamation à cette enquête devait être transmise directement par le

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL COMMUNAL

Séance publique du 19 février 2019

réclamant au PUM de Liège, Direction de la Planification de la mobilité, à Namur ;

Considérant que, suivant l'article 6, par. 2, al. 2, du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Considérant que, suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1 Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2e couronne),
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m² nouveaux),
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an),
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles),
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.,
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité ;

Considérant que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après) mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que, selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges) et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux voitures individuelles ;

PROVINCE DE LIÈGE - ARRONDISSEMENT DE LIÈGE
COMMUNE DE FLÉRON

3

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL COMMUNAL
Séance publique du 19 février 2019

Considérant que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

a) La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

b) Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

c) Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

d) Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

e) La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

f) La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

g) La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL COMMUNAL

Séance publique du 19 février 2019

- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
 - répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
 - répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
 - minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.
- Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Vu la délibération du 16 octobre 2007 qui prend connaissance de l'ensemble des pièces constituant la demande de permis d'urbanisme pour la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et du résultat de l'enquête;
Vu la délibération du Collège communal du 23 octobre 2007 qui émet notamment les remarques suivantes :

- Depuis la N3 à Beyne jusqu'à l'échangeur de Chaudfontaine : mise à gabarit du tronçon rue Churchill, carrefour N621, rue de Bouny jusqu'à l'échangeur, aménagement pour les usagers faibles (modes doux) et envisager la reprise par la DGO1 de ce tronçon de Beyne à Chaudfontaine;
- Rue des Combattants : éviter que, lors de l'aménagement des zones de compensation, il n'y ait des liaisons voitures possibles entre le chemin du Haras et l'échangeur de Chaudfontaine;
- Tri-Mottet : conserver son aspect de chemin agricole raccordé au RAVeL;
- Rue du Bay-Bonnet : prolonger le collecteur du Bois le Meunier jusqu'à la station d'épuration du Bay-Bonnet (voir AIDE);
- Rue du Ry : maintenir la liaison mode doux vers Fléron et la rue des Cotteaux de Soumagne;
- Rue Bureau : prévoir une piste cyclable à relier au RAVeL au niveau du rond-point;
- Trois Chênes : recréer une place en déviant la rue des Trois Chênes vers la rue Chapelle à la Lice de façon à ralentir le trafic, donner une signification à ce lieu (par exemple, par des plantations didactiques);
- Sur la N3 : compléter la piste cyclable entre le rond-point de la Clef et la Chapelle à Micheroux;
- Au niveau du site du Hasard : prévoir des sondages en vue de vérifier la contamination ou non des terres, ne pas déverser ailleurs avant analyses, que toutes les mesures soient prises pour sécuriser le site, les éléments patrimoniaux naturels doivent être conservés;
- Chantier : faire établir par la DGO1, de manière contradictoire (avant/après), les états des lieux des voiries communales susceptibles d'être utilisées par le charroi engendré suite au chantier et exiger le nettoyage régulier de ces voiries par la DGO1 ou ses sous-traitants;
- Réparation des voiries : la DGO1 établira avec la Commune de Fléron une convention où il s'engagera à réparer, à ses frais et dans les meilleurs délais, les voiries communales endommagées par les travaux et/ou le charroi liés au projet;
- Terril et étangs : demande que la Région wallonne acquiert le site (terril et étangs) de façon à assainir l'endroit et à arrêter le glissement du terril vers la plaine communale de jeux et les terrains de la société wallonne du logement et ainsi supprimer tout danger qui pourrait empêcher l'exploitation environnementale et touristique des lieux;

Considérant l'avis de la CCATM du 13 décembre 2018 qui émet les remarques suivantes :

- « - Fléron est indiqué comme pôle d'échanges avec correspondance multi-modale
- si on fait CHB, cela ne va pas résoudre le trafic dans Liège et dans Fléron
- si zone 30 : beaucoup plus de pollutions
- si CHB est mis en œuvre, c'est uniquement pour décharger le centre ville 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 sa réalisation aussi non la circulation diminuera à court terme mais après, ce sera pire
- dans le cadre du développement du réseau TEC, il faudra plus de régularité, moins de retard
- les propositions pour Fléron sont faibles, sans ambitions
- les Magnétois sont saturés par le bus qui n'est pas du tout proportionné (bus double dans le village alors qu'il est vide, même dans la soirée)
- privilégier un système de navettes dans tout Fléron pour accéder à la ligne structurante. L'exemple de Beyne a été cité où un bus des TEC a été fourni et le chauffeur était payé par la commune : cela n'a pas duré car trop cher !

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL COMMUNAL
Séance publique du 19 février 2019

- mettre tous les habitants de Fléron sur un même plan d'égalité pour les ramener vers le centre de Fléron
- porter attention aux horaires afin que le temps de correspondance ne soit pas trop long.
- si un bus à haute fréquence est mis en place, il passerait tous les 5 à 10 minutes maximum
- pour Fléron, il n'y a pas de grandes propositions
- les objectifs du PUM ne vont pas assez loin
- manque d'ambitions de réductions nettes du trafic
- en 2007, selon l'étude d'incidences, CHB n'apportait rien
- Fléron est la plus impactée par rapport aux aspects environnementaux, résidentiels et commerciaux ; ce qui engendrera plus de bruit, plus de pollution, moins d'habitats naturels
- CHB est juste un atout socio-économique et elle ne peut l'être au détriment d'autres points
- si les transports en commun sont gratuits et opérationnels : tout le monde les prendra
- question est posée : qui est venu en vélo ce soir ?

Remarque collégiale : au même titre que le SDT et les liaisons écologiques, il est demandé de visualiser autant de documents en si peu de temps. Ce n'est pas normal. Voire, c'est un manque de respect pour les personnes qui ont élaboré ces dossiers. »

Considérant que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Après en avoir délibéré ;

Statuant par 13 voix pour (Groupe IC FLERON), 2 voix contre (Groupe ECOLO) et 7 abstentions (Groupes PS et PP),

DÉCIDE,

Article 1er.

D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.

Art. 2.

De solliciter le Gouvernement wallon pour 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. De plus, dans le cadre du futur monitoring, il sera demandé une analyse approfondie de l'ensemble des considérants de la présente délibération.

Art. 3.

D'intégrer dans toute réflexion / décision de mise en œuvre le principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et, finalement, aux voitures individuelles ;

Art. 4.

De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 21 février 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL COMMUNAL
Séance publique du 19 février 2019

Par le Conseil,

La Directrice générale f.f.,
(s) Isabelle BERTHOLET

Le Président,
(s) Thierry ANCION

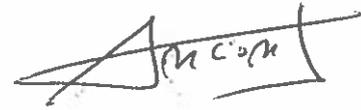
Pour extrait conforme,

La Directrice générale f.f.

Le Bourgmestre,


Isabelle BERTHOLET




Thierry ANCION

Ville de Herstal
Bureau : Travaux Mobilité
Extrait du procès-verbal de la séance publique du Conseil Communal
Séance du 18 février 2019

Présents : MM. Frédéric Daerden - Bourgmestre,
Jean-Louis Lefèbvre, André Namotte, Mme Isabelle Thomsin, M. Franco Ianieri, Mmes Denise Bohet, Bojana Visic - Echevins,
MM. Stéphane Ochendzan, Président du Conseil de l'Action sociale
Christian Laverdeur, Conseiller-Président
M. Campstein, Mme Moscufo, M. Vandepaer, Mme Vandenberg, MM. Willems, Merola, Thonard, Croisier, Mmes Cetin, Timmermans, M. Gonzalez Garcia, Mme Gérard, M. Liradelfo, Mmes Lageot, Cibour, Boutara, Spagnoletti, M. Sahinbay, Mme Costi, MM. Laeners, Berber, Mme Meeùs, MM. Léonard, Gigantelli - Conseillers;
M. Patrick Delhaes, Directeur général

2. Mobilité et sécurité routière. PUM - Plan Urbain de Mobilité - Approbation

Le Conseil,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu l'article 3, §1 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et l'accessibilité locales définissant le PUM (Plan Urbain de Mobilité) comme « un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine » ;

Considérant que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan de Mobilité a valeur indicative ;

Considérant que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 l'objectif est de mener une stratégie de mobilité à l'horizon 2030, à l'échelle des 24 communes de l'arrondissement de Liège, dont Herstal, et en lien étroit avec les objectifs de développement territorial ;

Considérant que le Plan Urbain de Mobilité articule territoire et mobilité et qu'il prend appui sur le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) commandité par Liège Métropole asbl (conférence des Bourgmestres de l'agglomération liégeoise) et approuvé en 2018 ;

Revu sa délibération du 27 novembre 2017 décidant d'approuver le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional ;
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants ;

- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins ;
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande ;
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale ;
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité ;
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine ;
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle ;
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux ;
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale ;
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne) ;
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux) ;
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an) ;
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles) ;
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. ;
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Considérant qu'il est nécessaire de mener une stratégie de mobilité car sans changement, les perspectives sont préoccupantes ;

Considérant en effet qu'à l'horizon 2030, en tenant compte de perspectives de croissance de la mobilité «au fil de l'eau » :

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

Considérant que le développement d'alternatives fortes et concurrentielles à la voiture individuelle est nécessaire ;

Considérant l'ambition du PUM est de faire évoluer les parts modales en matière de mobilité d'ici 2030 comme la « Vision FAST » (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Transfert modal) adoptée par le gouvernement wallon fin 2017 :

- Marche : de 3 % à 5 % ;
- Vélo : de 1 % à 5 % ;
- Bus : de 4 % à 10 % ;
- Train : de 9 % à 15 % ;
- Voiture : de 83 % à 60 % avec une stratégie de meilleur remplissage des véhicules et donc une augmentation significative du covoiturage ;

Considérant que le plan reprend les actions suivantes :

1. « **La gestion de la demande** »

L'étude porte principalement sur la gestion de la demande (optimisation de l'information, de la communication, de la tarification, etc) et les comportements des personnes et des entreprises plutôt que sur le développement d'infrastructures physiques (déjà nombreuses, plus coûteuses et plus lentes à mettre en œuvre).

Il s'agit d'encourager les changements de comportements et la mobilité durable par les actions suivantes :

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

Ces différentes stratégies nécessitent la mise en place d'une forme de Centrale de Mobilité, constituée d'une équipe de « mobility managers » accompagnant ces différents projets.

2. **Mobilité à vélo**

Après le vélo « loisir », l'ambition est de renforcer le vélo « utilitaire » ;

- *Promouvoir le développement du vélo à assistance électrique : plus de 300 000 habitants, soit 50 % de la population de l'arrondissement, sont potentiellement concernés ;*
- *Sécuriser l'accès aux zones de centralité (centres de chaque commune) et aux pôles d'échanges multimodaux (gares et parcs-relais) ;*
- *Développer 15 « corridors » cyclables structurants qui sont des axes (péri)urbains à fort potentiel ;*
- *Proposer des solutions de stationnement adaptées pour répondre aux besoins des*

- habitants, des travailleurs et des élèves/étudiants ;*
- Mettre en place une offre de stationnement vélo aux abords des gares, le long du tracé du tram et des axes bus structurants ;*
- Imposer aux promoteurs un nombre minimum de stationnements vélo dans le cadre de projets immobiliers ;*
- Intensifier les services et les incitants pour les cyclistes existants et potentiels : information, sensibilisation, éducation, location, primes... ;*
- Finaliser les liaisons de longue distance vers les pôles voisins (Maastricht, Aachen, Hasselt, Huy, Hamoir) ;*
- Couvrir tout le territoire de « points-nœuds » matérialisant et valorisant ainsi des itinéraires de loisirs accessibles au plus grand nombre d'utilisateurs ;*

3. Mobilité en transport en commun et Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

Optimiser et développer l'offre tramway – bus – train ;

Offre en tramway et en bus :

- Concrétiser le tramway avec ses deux extensions vers Herstal et vers Pont-de-Seraing*
 - **Vers Herstal – Basse Campagne, en accompagnement du MasterPlan ;***
 - **En première étape avec la version courte, des mesures devront être prises pour améliorer significativement la progression des bus sur les futures extensions du tram. Sur l'axe de la L7 entre Coronmeuse et Herstal – Basse Campagne, en valorisant les améliorations prévues dans le cadre du Plan infrastructure 2016 – 2019 du SPW, avec le dédoublement de la voirie Intradel ;***
- Renforcer deux axes existants en Bus à haut niveau de service (BHNS) : Saint-Lambert/Fléron (L10) et Guillemins/Sart Tilman (L48) ;*
- Créer trois nouvelles lignes de Bus à haut niveau de service (BHNS) : République Française/Chênée, Saint-Lambert/Saint-Nicolas/Mont-Légia/gare d'Ans, et République Française/Sart Tilman via Médiacité en rive droite, en renfort de la L48 ;*
- Améliorer les performances de dix autres axes bus structurants en termes de temps de parcours et de régularité (concept du « Chronobus » ©) ;*
 - **Dont 4 lignes passent par Herstal***
- Étudier la création de trois lignes de rocade pour la desserte des parcs d'activités périphériques ;*
 - **Dont une ligne reliant le PEM (Pôle d'Echange Multimodal) de la gare d'Ans avec les zones commerçantes et de loisirs de Rocourt, puis les zones d'activités de Milmort et des Hauts-Sarts, en passant par le PEM de Milmort***
- Créer deux lignes de bus interurbaines en complément du rail dans les corridors non desservis : les axes de la N63 (route du Condroz) et de l'E25 (Liège/Aywaille) ;*
- Mettre en place des navettes de rabattement reliant certains pôles d'échanges structurants à des pôles générateurs de trafic trop étendus ;*
 - **Telles que par exemple aux Hauts-Sarts et à Milmort, en relation avec le point d'arrêt SNCB de Milmort, Avec un cofinancement et une implication dans la démarche de la part des employeurs, dans la logique des Plans de Déplacements d'Entreprises – PDE – afin d'assurer une communication forte auprès des usagers pour en assurer l'usage ;***
- Affiner les projets de téléphérique : Meuse/Citadelle et Meuse/Sart Tilman (études en cours) ;*
- Soulager le pôle bus de la place Saint-Lambert en examinant le potentiel de rabattement de lignes périurbaines sur l'axe BHNS de Saint-Nicolas ou en prolongeant certaines lignes vers Bavière, voire Bressoux ;*
- Améliorer les correspondances entre l'amont de la Meuse et le Sart Tilman en limitant les ruptures de charge à 1 correspondance ;*
- Valoriser l'occupation des bus desservant le Sart Tilman pour les liaisons internes au domaine ;*
- Examiner la pertinence d'augmenter la capacité des bus sur certains axes forts, avec par exemple, l'utilisation de bus bi-articulés ;*
- Améliorer la lisibilité du réseau en hiérarchisant les lignes, en adoptant une identité visuelle*

forte pour les lignes structurantes, en améliorant la visibilité des stations ;

Offre ferroviaire et Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) :

- Une desserte ferroviaire suburbaine « S ». Concrétiser le réseau express liégeois avec la réouverture de 5 points d'arrêt et l'exploitation de lignes suburbaines en mode RER avec une fréquence de 2 trains par heure minimum en première étape.
- Créer 30 à 35 pôles d'échanges multimodaux à l'échelle de la zone à haut niveau de service
- Améliorer dans 24 pôles le maillage entre les différents réseaux de transport collectif (train, tram, bus) et les autres modes (vélo, marche, voiture, taxi) : 1 pôle métropolitain, 10 pôles d'agglomération et 13 pôles à vocation plus locale ;
 - **Sur Herstal : Pôles d'agglomération : la gare de Herstal, la gare de Milmort ;**
 - **Proche : Coronmeuse ;**
 - **Sur Herstal : Pôle local : Licour ;**
- Aménager les gares et les points d'arrêt comme des pôles d'échanges multimodaux ;
- Offrir du stationnement de type parc-relais (P+R) dans 20 pôles, pour un total de 10 000 places ;
 - **Sur Herstal : Parking relais d'agglomération : Basse-Campagne et Milmort (500 places);**
 - **Proche : Coronmeuse (290 places) et Vottem (existant : 300 places)**
 - **Sur Herstal : Parking relais local : ch. d'Épreuves (100 places)**
- Equiper de stationnement vélo sécurisé 30 à 35 arrêts de bus stratégiques (2 à 3 en moyenne par axe structurant), pour un total de 700 à 1 000 places en première étape ;
- Développer des services pour les usagers des pôles d'échanges afin d'en renforcer et d'en diversifier l'usage : mutualisation du stationnement, location de vélos, taxis, voitures partagées ;
 - Promouvoir l'application de co-voiturage « ComOn » mise en place par la Région Wallonne ;
 - Continuer la démarche de la Province de Liège du développement de l'offre en parking de covoiturage ;
- Intégrer les déplacements de longue distance à vocation internationale en autocar ;

4. Réseau routier et sécurité routière

Optimiser et renforcer le réseau routier, améliorer la sécurité routière

- Renforcer les tronçons stratégiques tel que le ring Nord (Loncin-Cheratte) par des élargissements ponctuels et maîtriser les flux entrants notamment en étudiant la réservation d'une bande de circulation aux covoitureurs, à l'instar des projets pilotes prévus sur l'E411 vers Bruxelles et vers le Luxembourg ;
- Mettre en place une régulation intelligente du trafic (ITS) basée notamment sur la modulation dynamique des vitesses pour maximiser les capacités et améliorer la sécurité. Par exemple : donner la priorité aux bus structurants dans les carrefours à feux ;
- Poursuivre la mise en œuvre du Plan Infrastructures : sécurisation, réhabilitation, aménagement de voiries régionales
 - **Pour Herstal : N671 : requalification du Bd Ernest Solvay et mise en double sens derrière Intradel, Bd Albert 1er ; Amélioration de l'accessibilité au zoning des Hauts-Sarts**
 - Proche : déclassement de l'A25 à Bressoux ; liaison E313 vers CHR Citadelle
- Poursuivre l'étude de la future liaison autoroutière - CHB (Cerexhe-Heuseux-Beaufays) - pour concrétiser le contournement sud-est de Liège nécessaire pour la circulation de transit international et régional, le flux de poids lourds. **Cette liaison permettra d'assainir les autres axes routiers du transit situé sur les rives de Meuse et les quais, notamment à Herstal**
- Assurer le financement des infrastructures et l'entretien du réseau, grâce à la redevance kilométrique des poids lourds Viapass ainsi qu'à d'autres ressources à dégager ;
- Développer une stratégie de bornes de recharge des véhicules électriques, tenant compte

- des besoins spécifiques (zone urbaine dense ou périphérie) ;
- Promouvoir les véhicules propres en créant des zones de basses émissions et, dans le futur, encourager les flottes de véhicules autonomes partagés ;
- Mettre en place une politique de stationnement volontariste : durée de stationnement, mutualisation de l'offre, outils de contrôle, nouveaux P+R, normes de stationnement privé... ;
- Réaliser une étude spécifique dédiée au transport de marchandises, avec une attention particulière portée sur Bierset, Chertal et le sillon industriel de la vallée de la Meuse ;
- Se doter d'outils performants pour un meilleur monitoring des zones d'insécurité routière et de leur évolution, à l'instar de l'étude pilote déjà menée en 2016 avec IBM ;
- Adopter des objectifs volontaristes de contrôle des usagers : vitesse, conduite sous influence, etc. ;

5. Mobilité piétonne

Une des finalités du PUM est d'accélérer la transition vers un territoire plus résilient, moins dépendant des modes de transports polluants. La mobilité piétonne est donc au cœur du projet. Elle porte sur des déplacements courts, de proximité (de quelques centaines de mètres, jusqu'à 1 km pour l'accès à une grande gare ou un centre sportif, par exemple). De plus, le confort des piétons dépend de cheminement dont la planéité est parfaite.

Les échelles à prendre en compte sont donc communales pour la planification des itinéraires (Plans communaux de mobilité), et celles du projet pour l'aménagement des itinéraires (permis d'urbanisme).

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

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

Des zones d'enjeux ont été définies

Les zones d'enjeux sont des territoires considérés comme structurants et qui présentent des opportunités de mise en œuvre rapide en raison de l'existence de projets, de ressources foncières, de possibilités de valorisation.

La mise en œuvre des zones d'enjeux implique une collaboration supra communale.

Des outils de type masterplan, charges d'urbanisme... permettent de fixer le cadre des interventions.

Les projets portant sur ces zones intégreront des exigences en matière d'espaces publics et de contribution à la satisfaction des besoins liés aux déplacements.

1. Les quartiers de gares

Le quartier se situe dans un périmètre de 800 mètres autour du point d'arrêt. La densification de l'habitat et le développement d'autres fonctions y sont recherchés, avec une attention particulière sur la qualité des cheminements pédestres et cyclables et des espaces publics et sur une offre attractive en matière de multimodalité.

Sur Herstal, il s'agit des gares de Herstal, Milmort et Liers.

2. Les « couloirs de mutabilité »

Ils désignent des périmètres de 500 mètres autour de grands axes routiers régionaux, aujourd'hui fortement déstructurés, mais qui constituent des catalyseurs de développement. Il s'agira de réinventer l'urbanisation, de pacifier la circulation, en particulier lorsqu'ils sont concernés par des axes bus structurants, et de concilier leurs différents usages et fonctions.

Sur Herstal-Oupeye, il s'agit de 3,9 km le long de la N671 entre le giratoire 12e de Ligne et l'Eglise St-Rémy d'Oupeye.

3. **Les zones leviers**

Ce sont des territoires qui font l'objet de projets supracommunaux importants et ceux qui ont une vocation économique particulièrement intéressante.

La ville de Liège constitue une zone spécifique en soi.

Le bas de Herstal fait partie de la « grappe Meuse Aval » de 1200 ha, de la pointe nord d'Outremeuse à Cheratte Bas, en comprenant Droixhe, Coronmeuse.

Plus précisément sur Herstal, il s'agit du :

- *Nouvel espace Hayeneux ;*
- *Développement de Marexhe-Gare ;*
- *MasterPlan du cœur de Herstal ;*
- *Rénovation urbaine du centre de Herstal ;*
- *Développement du site « Pré Madame » ;*
- *Réhabilitation de l'ancien site des ACEC (dont projet VERDIR) ;*

Les orientations en Mobilité, comme développé ci-avant :

- *Extension de tram de Coronmeuse à Basse Campagne ;*
- *Mise en double sens de la N671 ;*
- *Valorisation de la traversée de Herstal en réaménageant l'axe en faveur des transports en commun et des modes actifs ;*
- *Intégration au réseau express ferroviaire (« S ») ;*
- *Développement de lignes de bus structurantes et une ligne en rocade dans les zonings ;*
- *Offre d'une navette autonome entre la gare de Milmort et les zonings ;*
- *Aménagements de parkings relais ;*
- *Aménagements de Pôles d'Echanges Multimodaux ;*
- *Intégration aux corridors vélos et du réseau « points nœuds » cyclables. »*

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- *une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;*
- *offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;*
- *répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;*
- *répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;*
- *minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles ;*

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Considérant que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Considérant que l'autorité compétente pour adopter le PUM de Liège est le Gouvernement wallon ;

Considérant qu'il est demandé aux Conseils communaux de faire parvenir leur avis dans les 45 jours de la clôture de l'enquête, soit pour le 21 février 2019 ;

Considérant que le Gouvernement adopte le plan urbain de mobilité, pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins les deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Considérant que des séances d'information sont organisées du 28 janvier au 1er février 2019 à l'attention des conseillers communaux des communes concernées afin qu'ils puissent remettre un avis en connaissance de cause ;

Considérant que la date pour la Ville de Herstal était définie au 28 janvier, à l'Hôtel de Ville de Herstal à 18h avec les communes de Visé, Oupeye, Bassenge, Juprelle et Dalhem ;

Considérant que le PUM a valeur indicative ; si celui-ci est adopté, il y a lieu d'apporter une attention particulière en matière d'aménagement du territoire et de réservation de superficie, nécessaire à la réalisation d'infrastructures prévues dans PUM, par exemple les P+R et pôles d'échanges multimodaux, le réseau cyclable ;

Considérant, au vu des éléments développés ci-avant et vu la nécessité de favoriser un développement harmonieux et concerté du territoire de l'Arrondissement de Liège et d'en maîtriser les grands flux de mobilité ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Vu le rapport du 24 janvier 2019 de Madame F. **Debelle**, Conseillère en Mobilité et l'accord de Monsieur M. **Driesmans**, Chef de division technique;

Sur proposition du Collège communal ;

à l'unanimité ;

par 22 voix pour, 9 voix contre et 1 abstention ;

D é c i d e :

- d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise, avec une attention particulière sur :
 - 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.
- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).
- de solliciter le Gouvernement wallon à 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.

Fait en séance à Herstal, les jour, mois et an que dessus.

Par le Conseil,

Le Directeur général

Patrick **Delhaes**

Le Bourgmestre

Frédéric **Daerden**

Transmis à :
SPW - Département de la stratégie et de la Mobilité
Direction de la Planification et de la Mobilité
Monsieur Didier Castagne
Boulevard du Nord 8
5000 Namur

Présents : Mademoiselle Christine SERVAES, Bourgmestre, Présidente ;
Monsieur Jonathan GREVESSE, Mademoiselle Anne GHAYE, Monsieur Christophe COLARD, Monsieur Guido PROESMANS, Echevins ;
Monsieur Joseph PÂQUE, Président du CPAS et Conseiller Communal ;
Monsieur Emmanuel LIBERT, Madame Patricia POULET-DUNON, Madame Angèle NYSSSEN, Monsieur Lucien LUNSKENS, Madame Lauriane SERONVALLE, Monsieur Fabrice REYNDERS, Madame Chantal MERCENIER, Monsieur Frédéric DARCIS, Monsieur Maurice REMI, Monsieur Frédéric YANS, Madame Catherine JUPRELLE, Madame Geneviève THYS, Madame Isabelle LAZZARI-GHYSEN, Monsieur Michel DELOOZ, Madame Linda GETTINO, Conseillers.
Monsieur Fabian LABRO, Directeur Général.

3 . Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise – Avis

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie

le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 24 avril 2018;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1^{er} du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'usager ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan

Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocadés ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

▪ La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

En séance publique et à l'unanimité, le Conseil

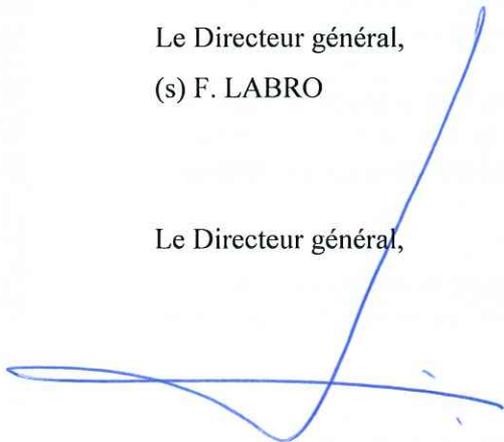
DECIDE

- d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.
- de solliciter le Gouvernement wallon à 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.
- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL :

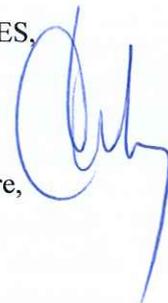
Le Directeur général,
(s) F. LABRO

Le Directeur général,



La Présidente,
(s) C. SERVAES.

La Bourgmestre,





Extrait du registre aux délibérations du Conseil communal.

SÉANCE DU 04 février 2019 - N° 87

Responsable administratif : PETERKENNE Jean-Christophe

Email: jean-christophe.peterkenne@liege.be

Le Conseil communal,

Objet : Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Vu l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définissant le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Vu l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définissant les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Vu l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipulant que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par les Conseils communaux de 22 communes ;

Vu la vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son R.I.E., a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable, accompagné ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le Rapport sur les Incidences Environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le Rapport sur les Incidences Environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles et que suivant cette logique, l'aménagement d'une nouvelle infrastructure routière (CHB) ne devra être envisagé que si les autres mesures préconisées dans le Plan Urbain de Mobilité sont mises en œuvre ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le Rapport sur les Incidences Environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le Rapport sur les Incidences Environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que, en vue d'accélérer les gains environnementaux, l'adoption définitive du Plan Urbain de Mobilité par le Gouvernement wallon devra être directement suivie par un plan de mise en œuvre et de financement des mesures prioritaires en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant ;

Attendu que l'agglomération liégeoise dispose d'importants atouts en termes de transport des marchandises (Port autonome, Trilogiport, Liege Airport, réseau ferroviaire...) qu'il y a lieu de soutenir et de développer ;

Considérant que le volet transport des marchandises et de l'approvisionnement urbain est évoqué dans le Plan Urbain de Mobilité en terme de génération de trafic de poids lourds mais qu'il ne fait pas l'objet d'une analyse logistique approfondie, et notamment des alternatives à la route, ni de la valorisation des atouts de Liège que ce volet constitue, à lui seul, une étude complémentaire et spécifique nécessaire ;

Considérant l'avis de la CCATM de Liège soulignant que le projet de PUM développe une vision cohérente et consensuelle dans la continuité mais regrette un manque de stratégie opérationnelle et de planification budgétaire ;

Considérant l'avis de la CCATM préconisant une articulation entre les actions prioritaires (logique de mobilité intégrée) ainsi que le décloisonnement sectoriel entre tous les intervenant en vue de réunir les acteurs autour d'un objectif de développement, de fédérer les actions et de coordonner les budgets (notion de contrat d'axes) et que les zones d'enjeu principales sont les axes du tram, de la Transurbaine et le Sart-Tilman ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité répond à la vision portée par Liège Métropole ;

Sur proposition du Collège Communal, en sa séance du 01 février 2019, et après examen du dossier par la Commission compétente ;

APPROUVE le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.

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 :

- 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, sagway,...) ;
- 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, ouverture 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, basse émission, ...) ;
- La valorisation du Ring nord de Liège (élargissement, Système de Transport Intelligent) ;
- La gestion de la demande (multimodalité, nouvelles formes de mobilité, management) ;

SOLLICITE le Gouvernement wallon :

- d'étudier de manière spécifique la problématique du transport marchandise, 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.

La présente décision a recueilli 27 voix pour, 20 voix contre et 1 abstention.

PAR LE CONSEIL,

Le Directeur général,

Philippe ROUSSELLE



Le Bourgmestre,

Willy DEMEYER

**EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU
CONSEIL COMMUNAL**

Commune de



**Arrondissement et
Province de Liège**
N° BCE: 0216.694.535

Service: Travaux
Agent traitant: Degallaix Pascale



Séance du: 13 février 2019

Présents:

P. MOREAU, Conseiller - Président,
Virginie DEFRANG-FIRKET, Bourgmestre,
B. HONS, M. BIHET, C-A. VERSCHUEREN, S. CAPRASSE, Echevins,
Alain BOUGARD, Président du CPAS,
D. CUYPERS, F. CRUNEMBERG, C. JADOT, A. DELFOSSE, F. DE
LAMINNE DE BEX, C-H. THIELEN, A-G. KRUPA, M. LAMMERETZ, D.
PICONE, M-P. GERARD-DAVID, M. COUNE, H. THOMS, S. KOZLOWSKI,
D. LAMBERT, P. LATIN, Conseillers,
Xavier-Yves CLEMENT, Directeur général.

Objet: Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise

Le Conseil communal, en séance publique:

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 1er février 2018 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité

– Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;
Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;
Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;
Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;
Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;
Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;
Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;
Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;
Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de

Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

§La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

§Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

§Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

§Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
-

- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

§La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;

- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

§La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;

- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;

- Une zone basse émission ;

- La réservation de voies au covoiturage ;

- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

§La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;

- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;

- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;

- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;

- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;

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

- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;

- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;

- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Le groupe NEWPRE justifie son abstention de la manière suivante :

"Le groupe NEWPRE a participé à la réunion d'information proposée aux Conseillers communaux de Seraing et de Neupré.

Si Newpré soutient le projet de mobilité nécessaire au centre de notre Ville de Liège, nous

regrettons que les communes comme Neupré ne soient guère prises en compte.

En effet, la pyramide des âges s'inverse et dans ce PUM, aucune attention n'est donnée aux habitants plus âgés des communes rurales. Ce projet souhaite rationaliser le développement de magasins et les concentrer dans le centre-ville mais quid du commerce de proximité ? Ce projet risque d'isoler encore plus les communes rurales comme Neupré. C'est pourquoi, nous nous abstenons."

Le groupe ECOLO justifie son abstention de la manière suivante :

"Le PUM est un élément important pour engager la transition écologique en matière de mobilité, mais sans les éléments que nous présentons dans notre proposition d'amendement, nous ne pouvons donner notre approbation.

(La proposition d'amendement doit faire partie de cette justification d'abstention, je te joins le texte).

Proposition d'amendement du groupe Ecolo au texte d'avis sur le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'arrondissement de Liège en vue de la réunion du conseil communal de Neupré du 13 février 2019

Préambule :

Nous reconnaissons l'importance de ce Plan Urbain de Mobilité (PUM) pour engager la transition écologique en matière de mobilité dans l'arrondissement de Liège.

Dans cette perspective, il nous paraît indispensable que la hiérarchie entre les modes de transports, qui contribuera à déterminer les futurs aménagements et infrastructures et la priorisation des investissements et des travaux, soit précisément établie, avec les implications en terme de moyens humains et financiers que cela implique.

Nous souhaitons également que les options du PUM soient intégrées dans les décisions d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

Par ailleurs, le Rapport d'Incidences Environnemental (RIE) concernant le PUM s'avère être un élément à part entière du dossier. Il doit être pris en compte pour en corriger les faiblesses.

Priorisation :

Nous souhaitons que les priorités soient clairement établies, à savoir :

1. les modes doux dont le vélo fonctionnel et les piétons :
2. les transports en commun ;
 - Il est primordial d'accorder les moyens nécessaires pour permettre une transition écologique en matière de mobilité en concentrant les budgets d'investissements sur les infrastructures pour les piétons, les cyclistes, les transports en commun et les aménagements favorisant l'intermodalité entre ces modes de transport.
3. la réorganisation et l'amélioration des infrastructures routières existantes ainsi libérées ;
4. l'étude des besoins en nouvelles infrastructures routières de grande capacité si nécessaire, et seulement lorsque les 3 premières priorités auront été rencontrées.

Le phasage de la mise en œuvre du PUM doit être réalisé de façon à respecter l'inversion de la hiérarchie traditionnelle retenue par le plan. Ne pas respecter cet ordre dans la concrétisation des politiques de mobilité serait une forme de sabotage du PUM.

Le PUM doit également intégrer les éléments suivants:

1. Abandon du projet de liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays et de la création d'une 4^e bande sur le ring :

Deux projets archaïques très destructeurs de l'environnement comme montré par le RIE (par exemple, pour CHB : impact extrêmement négatif sur la préservation des espaces naturels protégés, le maillage écologique, le réchauffement climatique (CO2), la réduction du recours aux véhicules individuels, ...) et qui entraîneront en quelques années une augmentation de la circulation globale et donc de la pollution de l'air, en contradiction avec les objectifs du PUM. Ils entraîneront aussi une péri-urbanisation totalement contraire au schéma de développement territorial de l'arrondissement déjà approuvé par les communes.

2. Mise sur pied d'une Agence sur le territoire du PUM pour assurer sa mise en œuvre et pour veiller à la participation citoyenne :

Il s'agit de coordonner la concrétisation du PUM, y compris sur les aspects aménagement du territoire, et en cohérence parfaite avec le schéma de développement territorial de notre arrondissement.

Une Agence de développement territorial et de la mobilité pourrait s'en charger. Elle devrait être représentative des conseils communaux sur une base proportionnelle (et

non réunir les seuls bourgmestres)

Elle aurait aussi pour fonction d'assurer la nécessaire participation citoyenne sur les projets de mobilité et d'aménagement du territoire.

Enfin, elle assurerait un accompagnement de la mise en œuvre des stratégies, des projets d'aménagement ou des travaux.

3. Prévoir une obligation de respect par les communes des objectifs identifiés par le PUM et les analyses du rapport d'impact environnemental, dans les stratégies, plans et permis d'urbanisme décidés par elles:

Prévoir une obligation de motivation attestant la conformité au PUM dans le cadre de la réalisation des outils stratégiques d'aménagement du territoire, de mobilité (PCM), de planification des travaux publics et dans le cadre des décisions sur des projets d'urbanisme (habitat ou activités économiques). Il devrait en être de même lorsque le SPW ou les communes prévoient des aménagements concrets : ils doivent veiller à améliorer les déplacements piétons, vélo et la vitesse commerciale des transports en commun."

DECIDE par 13 voix pour, 0 voix contre et 6 abstention(s);

§D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.

§de solliciter le Gouvernement wallon à 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.

§de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL COMMUNAL:

Le Directeur général,
Xavier-Yves CLEMENT

Le Président,
P. MOREAU

POUR EXTRAIT CONFORME:

Le Directeur général,
Xavier-Yves CLEMENT

La Bourgmestre,



Virginie DEFRANG-FIRKET

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

Séance publique du 31 janvier 2019

Présents : M.P. LAVET, Président ;
M.S. FILLOT, Bourgmestre;
MM. ERNOUX, GUCKEL, Mme CAPS, MM. BRAGARD et SIMONE,
Echevins ;
MM. JEHAES, ANTOINE, ROUFFART, PAQUES, LENZINI, SMEYERS,
Mme LOMBARDO, MM TASSET, BELKAID, Mmes THOMASSEN, M.
HARDY, Mme LEKANE, MM. COLLARD, BOUZALGHA, TIHON,
CARDILLO, RACZ, GHAYE et SOHET, Conseillers communaux.
M.P. BLONDEAU, Directeur Général.
Excusés :Mme PLOMTEUX, MM SCALAIS et CZICHOSZ

OBJET : Plan Urbain de Mobilité (PUM)

LE CONSEIL,

Vu le CDLD ;

Vu le décret du 1/04/2004 concernant la mobilité locale;

Vu le courrier de la Direction de la Planification de la Mobilité du SPW, reçu le 11/10/2018 et informant la commune de la finalisation du Plan Urbain de Mobilité de Liège portant sur les 24 communes de l'arrondissement ;

Attendu que l'enquête publique s'est déroulée du 12/11/2018 au 8/01/2019 ;

Attendu que l'annonce d'enquête a été affichée dans les valves communales, sur le site internet de la commune et qu'un article a été inséré dans la revue communale;

Considérant que les documents étaient accessibles sur le site internet du SPW réservé à cet effet;

Considérant que le PUM actualisé a intégré la dimension environnementale et qu'un rapport sur les incidences environnementales (RIE) faisait partie des documents soumis à enquête ;

Considérant qu'une seule personne s'est présentée auprès de la conseillère en mobilité pour se plaindre les horaires réduits en soirée pour les transports en commun à Haccourt et du manque d'abris de bus; que sa plainte écrite n'a pas été déposée;

Vu l'avis de la CCATM du 10/12/2018 émit à l'unanimité :

« La CCATM est heureuse de voir apparaître un plan global de mobilité.

Elle souhaite que s'installe un réel pouvoir d'agglomération afin de coordonner les pouvoirs locaux. Elle considère ce pouvoir comme indispensable.

Elle constate que l'agglomération se situe à un point stratégique de mobilité et regrette que ce plan ne s'ouvre pas à l'Euregio (Maastricht, Aachen, Tongeren, Verviers). Cette ouverture est primordiale car le gros du trafic déborde bien au-delà de l'agglomération.

Au niveau du réseau périphérique, elle souhaite que ce plan détaille davantage, afin de réunir les points déjà densifiés et de ne pas en créer de nouveaux.

Aménagement du territoire :

Si l'objectif de réduire la progression de l'urbanisation dans la 2e couronne périphérique est un objectif louable (mais dont on parle depuis des dizaines d'années), il serait intéressant d'inciter ces constructions dans le centre des noyaux et non pas dispersés le long des voiries.

Circulation vélo :

L'entité d'Oupeye devra préciser le réseau car il reste sibyllin au niveau du plan et ne tient pas compte des variations de niveau. Le circuit le long du canal doit être développé car il permet un accès idéal vers Liège, mais il faut aussi définir et préciser des itinéraires ininterrompus permettant les déplacements des cyclistes entre et vers les entités des communes. Pourquoi ne pas prévoir, comme en Flandre, en Hollande et dans les pays scandinaves, des autoroutes pour vélos par exemple le long de la Meuse.

Tram Bus :

La restructuration des TEC doit donner à la région liégeoise la place qu'elle mérite au niveau décisionnel or, la création de l'OTW (organisme du transport wallon) et l'AOT (Autorité Organisatrice des Transports) de par leur suprarégionalité éloigne le pouvoir de décision des régions. A mettre en lien avec l'enjeu 10 de « Gouvernance supralocale (Gouvernance territoriale commune dont la gestion des transports en commun) », donc la partie liégeoise de l'Autorité Organisatrice !

Il n'y aura de réel développement des transports en commun que s'il répond à la concurrence des autres moyens de transport et si tram et bus forment une offre complémentaire.

L'agglomération liégeoise représente une très grande proportion de la clientèle des transports en commun en Wallonie. Si on veut augmenter la part modale des transports en commun en Wallonie (FAST), il est indispensable que la progression liégeoise soit encore plus forte que les régions moins urbaines.

Pour que les transports collectifs soient attractifs, il faut qu'ils soient proches des points de départ et d'arrivée des clients et il faut qu'ils circulent à une fréquence soutenue tout au long de la journée (permanence de l'offre).

L'attractivité des autobus est bonne jusque 300 mètres, puis diminue jusque 500 mètres, pour ne plus être attractifs au-delà de cette distance. Pour le train, il convient de prendre des distances de 300 à 800 mètres.

Pour ce qui est des fréquences, il est nécessaire d'offrir un passage toutes les 10 minutes tout au long de la journée, y compris en heures creuses. Dès que l'intervalle entre véhicules est supérieur, le client doit consulter l'horaire de passage... ce qui est vite dissuasif pour attirer le non-client actuel.

Pour les liaisons « S » des trains, un passage toutes les 15 minutes en heure de pointe et 20 minutes en heures creuses est nécessaire pour espérer attirer une part importante des déplacements de la population

Il est donc nécessaire d'investir dans les frais d'exploitation (nombre de véhicule et de chauffeurs).

Le PUM n'insiste pas assez sur cette notion fondamentale de la fréquence.

Le tram d'accord, mais pas pour supprimer des bus. Au contraire, il faut réinjecter les bus dans l'offre de transport pour en augmenter les cadences. L'attractivité de ce mode n'est possible que s'il répond aux besoins de fréquence, de proximité en fonction des densités de populations et des distances à parcourir : 10' pour les bus et trams, 15' pour les trains.

Pour les zones de faible densité une plate-forme d'appel doit être organisée comme cela se fait par exemple en Hollande. La Centrale de Mobilité de la Basse-Meuse, ainsi que le minibus du CPAS, d'Oupeye fonctionnent déjà très bien mais restent à intensifier.

Il est surprenant que le réseau n'intègre pas de fréquences suffisantes vers zones de grande concentration : les hôpitaux, stades, marchés locaux etc. alors que la demande pourrait être beaucoup plus forte. Même chose aux heures de pointes vers les sites d'entreprises notamment dans les Hauts-Sarts reliant Oupeye, Hauts-Sarts, gare de Milmort....

Nous devons malheureusement constater que Liège sera la seule métropole en Europe dont la première ligne de tram ne desservira ni les principaux hôpitaux ni le campus universitaire.

La CCATM regrette que le centre hospitalier du Mont Legia (qui ouvre dans les prochains mois) ne soit pas desservi toutes les 10 minutes par les transports en commun et que l'on ait privilégié l'accès par l'autoroute avec un accès et un pont propres .

Nous pouvons également regretter que les lignes venant d'Oupeye et Herstal soient rabattues sur le tram à un endroit qui est une des deux fourches de la ligne, donc un arrêt (Coronmeuse) qui ne bénéficiera que d'une demi fréquence. Ce sera également le cas du P+R de Droixhe. C'est dommageable et l'avenir montrera peut-être qu'il s'agit d'une erreur de conception de cette ligne de tram.

En ce qui concerne les lignes de rocade, elles ne peuvent être attractives que si elles sont également parcourues à une forte fréquence. Plutôt que d'imaginer de longues lignes de rocade (qui ne seront jamais à forte fréquence), il vaut mieux prolonger des lignes axiales en les faisant bifurquer vers des axes latéraux. De tels exemples existent déjà, mais devraient être augmentés.

Exemples actuels : outre les lignes 4 et 17 qui recoupent de nombreux axes en rive droite (et sont donc des rocades proches), on peut citer le 7 d'Oupeye vers Hermée (axe du 76), le 5 et 134 de herstal vers Vottem et Liers (axes 71 et 70), le 29 de Chénée vers les Bruyères (axe du 10), le 23 de Saint-Laurent à la Citadelle (axes du 12 et 70-71), le 53 de la place saint-Nicolas vers le Pont de Seraing (axe des 2 et 3).

Il convient surtout d'analyser tous les centres attractifs et déterminer vers où il faut organiser des liaisons.

Tarifification :

Du point de vue tarification, il ne faut pas « promouvoir les titres multimodaux »... !!! Il faut les imposer et ne plus vendre de titres monomodaux.

La tarification doit être commune train bus tram et le système de paiement simplifié par les techniques modernes. Il faut généraliser le tarif unique et un système de paiement qui donne aussi accès aux vélos et autos partagés.

Information :

Il faut aussi que les voyageurs soient informés en temps réel du temps d'attente et des numéros des véhicules annoncés. Dans le centre ville et aux arrêts importants, un affichage électronique sera prévu (comme c'était le cas auparavant), en complément du système via smartphone.

chemin de fer :

La ligne Visé-Liège devrait compter plus d'un train par heure. Liège doit aussi être relié par des trains plus fréquents avec les villes voisines de l'Euregio Maastricht et Aachen.

On peut également se demander s'il ne faut pas ouvrir d'autres gares en rive droite, notamment Cornillon en lien avec l'axe du 10. Les gares ne seraient pas plus proches que dans la liaison Guillemins-Herstal. La gare des Venues doit être rapprochée de l'Ourthe avec des passages piétons généreux au-dessus de l'Ourthe vers les deux campus d'enseignement supérieur.

La gare de Milmort doit être alimentée par des bus notamment en prolongeant la liaison TEC du 7 de Hermée à la gare.

Dans la gare de Milmort, la fréquence doit être renforcée. Comme un parking P&R y est prévu, il devrait y avoir un arrêt toutes les 10 (heures de pointe) à 15 minutes (heures creuses) répartis équitablement dans le temps. Il faut aussi faire monter les terminus de Herstal et Liège Palais jusqu'à Liers. Tous les trains empruntant la ligne 34 depuis les Guillemins devraient desservir Milmort. Sur la liaison Bressoux-Guillemins-Milmort, avec des P+R aux extrémités, la fréquence doit être d'un convoi toutes les 10 minutes durant des heures de pointe élargies. Cela dégorgerait les autoroutes de pénétration.

De même, un accès chemin de fer vers l'aéroport de Bierset serait bénéfique à son développement futur et des entreprises et la logistique qui y sont installés (Forem, TNT, Ali Baba ...). Cela pourrait s'envisager en détournant (moyennant un investissement non négligeable) le train « S » de Waremme par un appendice qui desservirait la zone nord (Alibaba), contournerait la piste et reviendrait vers l'aérogare puis le Forem et les entreprises proches avant de repoinde la ligne vers les Guillemins.

voitures-camions :

Des zones de Carpooling autour de Liège doivent être organisées notamment à Wandre mais aussi à Hermalle, Visé, Haut-Sarts, Herstal.

Les solutions imaginées dans la vallée de la Meuse pour les différents modes de transports n'apparaissent pas clairement dans les documents du plan et laissent dubitatif quant à l'efficacité des solutions présentées.

La rocade Est de Liège est urgente afin de soulager la E40 lors de l'arrivée de nouvelles plates-formes logistiques autour de l'aéroport.

Favoriser les parkings de délestage autour des gares et en particulier à Milmort avec accès à la bretelle autoroute A601

La signalisation autoroutière d'accès à Liège doit être plus claire pour les étrangers. Exemple : A25 engendre une confusion sur la E25 et entraîne les Hollandais vers la dérivation. Les indications « Liège » sont insuffisantes pour les pénétrantes ; les panneaux devraient indiquer « Liège-Halles des Foires », « Liège-Citadelle » ou « Liège-Guillemins-TGV ».

La CCATM regrette que la navette fluviale ne fasse pas partie des moyens de transports étudiés. Une augmentation de la fréquence entre Vivegnis et Liège pourrait être un point positif dans l'offre de transport de l'agglomération.

La CCATM demande que son avis soit à la fois inséré dans l'enquête publique et transmis au Collège communal et Conseil communal. »

Attendu que le projet de PUM a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique;

Considérant que le PUM propose 6 ambitions dont 4 étaient formulées dans le Schéma d'arrondissement (SDAlg) approuvé en 2018 :

- nécessité de créer 45 000 logements pour 2035 en limitant à 15 000 par couronne (SDALg)
- limiter le développement commercial à 85 000 m² pour 20135 (SDALg)
- recycler 600 ha de sites d'ancienne activité économique désaffectés d'ici 2035 (SDALg)
- développer l'agriculture alternative et les circuits courts (SDALg)
- mettre en œuvre la vision FAST (fluidité, accessibilité, santé, sécurité et transfert modal) (PUM)
- développer une approche multipolaire de la mobilité : répondre au fait qu'il y a plusieurs pôles et pas seulement le centre de Liège (PUM)

Considérant que le plan d'actions peut se résumer comme suit :

- gestion de la demande : mise en place d'accompagnement dans la recherche de solutions de déplacements durables, promotion du télé-travail, promouvoir la multimodalité et les centrales de mobilité
- mobilité piétonne et micromobilité: les communes devront développer des Plans piétons
- mobilité cyclable : renforcement des réseaux tant dans les liaisons à dominante loisir que les corridors vélos à dominante utilitaire, développer l'offre de stationnement vélo sécurisé
- transports en commun : concrétiser le tramway en version longue, créer des lignes de Bus à Haut Niveau de Service prioritaires, des Chronobus sur 10 axes, des lignes de rocades, améliorer la lisibilité du réseau, concrétiser le RER,
- l'intermodalité : offrir 24 pôles d'échanges (train/tram/bus/voiture/vélo)
- réseau routier : sécurisation de carrefours et réhabilitation de voiries du SPW ou axes autoroutiers, mise à 2x4 voies du ring nord, garantir une régularisation efficace du trafic, réaliser la liaison CHB, mettre en place une politique de stationnement volontariste
- transport de marchandises: listant les enjeux pour les transports (fluvial, ferroviaire, routier et aérien)
- sécurité routière : contrôle drastique des vitesses
- zones d'enjeux : densifier les logements à proximité des gares, maîtriser l'urbanisation dans les couloirs de mutabilité, mener des réflexions supracommunales au niveau des zones de leviers

Considérant que les actions prioritaires proposées pour le PUM consistent en :

- respecter les orientations du SDALg et notamment les densités et créations de logements proposées
- mise en œuvre d'une gestion des demandes et accompagnements des usagers
- prioriser le réseau de transport public d'arrondissement (RER – parkings P+R)
- priorité pour le vélo : créer des réseaux de desserte fine autour des centralités (gares, écoles,..), mise en œuvre des corridors vélo dans la 1ère couronne, développer le stationnement vélo sécurisé

- priorité pour le réseau routier (plan infrastructure 2016-2019, mise à 2x4 voies du ring nord, contournement sud-est-CHB)
- prise en charge du suivi des mesures par une Agence de mobilité
- prioriser le réseau de transports publics d'agglomération (tram et chronobus)

Considérant que la commune d'Oupeye, de par sa situation dans la 2ème couronne de l'arrondissement de Liège, est concernée plus particulièrement par les points suivants :

- la poursuite de la centrale de mobilité
- la finalisation d'un corridor vélo « Herstal, Hermée, Heure-le-Romain, Haccourt »
- le renforcement de la ligne 7 en chronobus et son prolongement vers Milmort
- le renforcement de la fréquence des trains à Milmort
- la création de parking d'échange à la gare de Milmort et au terminus du tram à Herstal
- l'amélioration de l'accessibilité A3-Herstal vers le zoning des Hauts-Sarts
- la possibilité d'envisager un nouveau pont à Chertal
- le site de Chertal pris en compte dans la zone de levier 1

Considérant que la tarification unique doit être une action prioritaire;

Considérant que, si la mise en service du tram sur la totalité de son parcours est une priorité, il faut envisager de permettre aux habitants des communes périphériques d'accéder à cette liaison, à une gare ou un pôle d'échange avec une offre de transport collectif complémentaire attractive;

Considérant cependant que, dans le PUM, en dehors des villages traversés par la ligne 7, le recours à l'auto risque de rester un premier choix pour les habitants des villages ruraux si des adaptations des lignes de desserte locale avec des fréquence renforcées ne sont inscrites dans les mesures prioritaires;

Considérant que dans les actions prioritaires, l'accompagnement des usagers dans la recherche de solutions de déplacements durables se base sur les centrales de mobilité; qu'aucun affectation budgétaire n'est assurée pour le renforcement indispensable de la centrale de mobilité de la Basse-Meuse;

Considérant que les perspectives budgétaires pour la mise en oeuvre des mesures ne sont pas identifiées; que le document précise qu'à défaut d'affecter un budget spécifique, leur mise en oeuvre sur fond propre pourrait durer plus de 15 ans;

Considérant que si, en toute logique les budgets sont consacrés en priorité au tram, voire à la liaison CHB, il n'y a aucune certitude que des actions seront mises en oeuvres dans la 2ème couronne de l'arrondissement;

Considérant que dans sa décision d'approbation du Schéma d'arrondissement (SDALg), le 1/02/2018, notre Assemblée avait décidé d'approuver le Schéma moyennant les remarques suivantes :

- *"le nombre de 90 nouveaux logements à développer pendant les 20 prochaines années n'est pas réaliste. Celui-ci sera fonction des objectifs de développement repris dans le schéma d'orientation territoriale d'Oupeye. D'où l'importance de conserver une autonomie communale pour ne pas perdre de vue son projet territoriale.*
- *la nécessité de rappeler les enjeux prioritaires que sont la reconversion du site de Chertal et la liaison Ravel longeant directement la Meuse et non le Canal Albert".*
- *la nécessité de densifier les zones centrales des petites communes, qui sont les mieux équipées en commerces de proximité, en infrastructure ou en équipement communautaires afin d'éviter leur dégradation*
- *la nécessité d'améliorer la desserte des transports en commun entre la métropole et la seconde couronne qui doit être une priorité de l'arrondissement"*

Considérant que le projet PUM ne rencontre pas les remarques émises lors de notre décision du 1/02/2018 pour le SDALg ;

Considérant que les dessertes en transport en commun doivent être renforcées pour relier aux gares ou aux pôles d'échanges les quartiers en développement tels que celui de Basse-Hermalle, la zone économique du Trilopiport ou le site de Chertal;

Considérant que la mobilité cyclable doit être attractive et que des tracés tels que celui qui longerait la Meuse par le site de Chertal présente un atout réel;

Considérant qu'aucun moyen financier n'est proposé pour mettre en oeuvre les actions proposées;

Statuant par 23 voix pour et 3 voix contre;

Cette délibération a été prise par 23 voix pour celles des groupes PS, CDH et EP et 3 voix contre, celles du groupe PTB;

DECIDE

- de remettre un avis favorable sur le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise moyennant les remarques suivantes:

- la nécessité de rappeler les enjeux prioritaires que sont la reconversion du site de Chertal, la desserte en transport en commun de quartiers en développement et 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

- de solliciter le Gouvernement wallon à 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.

- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

PAR LE CONSEIL,

**Le Directeur Général,
(s) P. BLONDEAU**

**Le Bourgmestre,
(s) S. FILLOT**

POUR EXTRAIT CONFORME,

Le Directeur Général,



P. BLONDEAU

Le Bourgmestre,



S. FILLOT

PROVINCE
DE LIEGE

ARRONDISSEMENT
DE LIEGE

**COMMUNE DE
SAINT-NICOLAS**
4420

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

SEANCE DU 04 FÉVRIER 2019

Présents : MM. MAES Valérie, Bourgmestre - Présidente
AVRIL Jérôme, CECCATO Patrice, ALAIMO Michèle, HOFMAN Audrey, MATHY Arnaud,
Echevins
CUSUMANO Concetta, FRANSOLET Gilbert, ZITO Filippo, FRANÇUS Michel, PANNAYE
Jean-Christophe, GAGLIARDO Salvatore, FIDAN Aynur, AGIRBAS Fuat, MICCOLI Elvira,
BURLET Sophie, BENMOUNA Abdelkarim, TERRANOVA Rosa, VENDRIX Frédéric,
D'HONT Michel, DUFRANNE Samuel, HANNAOUI Khalid, MALKOC Hasan, SCARAFONE
Sergio, ODANGIU Iulian, METZMACHER Cécile, CLOOTS Nadine, Conseillers
MATHY Claude, Directeur Général

PT 22 - SÉANCE PUBLIQUE

AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE - Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège -
Processus d'examen par les Communes.

LE CONSEIL,

CONSIDERANT que Saint-Nicolas est la commune la plus densément peuplée de Wallonie, que son indice socio-économique est extrêmement bas et que sa topographie est accidentée,

CONSIDERANT la proximité de Saint-Nicolas avec Sclessin et donc son impact en terme de trafic automobile suite aux travaux liés au tram,

CONSIDERANT l'imminence desdits travaux,

CONSIDERANT le contexte budgétaire régional extrêmement limité,

CONSIDERANT l'importance donnée aux processus de participation dans le PUM,

CONSIDERANT la faible fréquentation des transports en commun au cœur de la commune de Saint-Nicolas,

CONSIDERANT l'existence d'une potentielle gare multimodale à Tilleur,

ATTENDU qu'à proximité de notre commune, cinq centres de multimodalité sont clairement identifiés par le PUM : le Nouvel Hôpital du CHC, la Gare d'Ans, la Gare des Guillemins, le Pont de Seraing et le Stade de Sclessin, qu'aucun ne se situe sur la commune de Saint-Nicolas,

DECIDE

Dans le cadre du processus d'examen par les Communes du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège, de demander la prise en considération des éléments suivants :

Que le PUM intègre le développement d'itinéraires piétons et vélos sécurisés et aménagés et des liaisons fréquentes "de rocade" en transport en commun pour permettre à nos habitants de rallier ces cinq centres de multi-modalité clairement identifiés par le PUM que sont le Nouvel Hôpital du CHC, la Gare d'Ans, la Gare des Guillemins, le Pont de Seraing et le stade de Sclessin ;

Pour Montegnée et le haut de Saint-Nicolas:

la réalisation à très court terme, en site cyclable sécurisé du maillon jonction manquant entre les lignes Ravel 210 et 212, cette jonction doit également être prolongé jusqu'au boulevard Sainte-Beuve pour relier les Guillemins,

favoriser la création/réorganisation de lignes de bus de et vers le CHC et la gare de Ans ;

Pour Tilleur et le bas de Saint-Nicolas :

favoriser l'extension rapide du tram jusqu'au Pont de Seraing, avec un passage dans Tilleur et un arrêt permettant l'intermodalité - à défaut, la réouverture de la gare de Tilleur doit être envisagée,

dans l'intervalle, réaliser une jonction directe en bus ou navette autonome vers les terminus du Tram de Sclessin desservant tous les quartiers du bas de Saint-Nicolas et Tilleur ;

D'inviter le Gouvernement wallon à revoir profondément l'offre de transport en commun au voisinage du tram et, plus spécifiquement, celle de la Commune de Saint-Nicolas en améliorant la fréquence et le tracé des itinéraires dans les quartiers les plus densément peuplés et/ou défavorisés.

CHARGE le Collège communal du suivi

VU le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

VU le Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

ATTENDU que l'article 3, § 1 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

ATTENDU que l'article 3, § 2 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

ATTENDU que l'article 8 du Décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

VU l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

CONSIDERANT le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

CONSIDERANT le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

CONSIDERANT les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

VU le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg),

VU la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

VU la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

ATTENDU que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

ATTENDU Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1^{er} du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du

Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

ATTENDU que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

ATTENDU que suivant l'article 7 du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

ATTENDU que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

ATTENDU que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1^{ère} couronne + 15.000 2^{ème} couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m² nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

ATTENDU que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

CONSIDERANT que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'usager ;

ATTENDU que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

ATTENDU que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité

de vie des habitants ;

CONSIDERANT que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

CONSIDERANT que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

ATTENDU que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocades ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;

- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

- La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
- La gestion de la demande via :
 - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
 - La promotion de la multimodalité.

CONSIDERANT que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

ATTENDU que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

ATTENDU que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

ATTENDU que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

ATTENDU que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Par 19 voix pour, 4 voix contre (TERRANOVA Rosa, D'HONT Michel, SCARAFONE Sergio, ODANGIU Iulian) et 0 abstention(s), DECIDE

- d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.
- de solliciter le Gouvernement wallon à 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.
- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

Le Directeur Général,
(s) MATHY Claude

Le Directeur Général,
MATHY Claude



PAR LE CONSEIL,

POUR EXTRAIT CONFORME
PAR LE CONSEIL



La Présidente,
(s) MAES Valérie

La Bourgmestre,
MAES Valérie



Del. 1123-5 CGLJ
27 FEV. 2019
Yvonne Auril
M. Chevin

de la séance publique du conseil communal
du 28 janvier 2019

Présents : M. LECERF, Président,
M. BEKAERT, Bourgmestre,
M. DECERF, Mmes GÉRADON, CRAPANZANO, ROBERTY, GELDOLF, MM. GROSJEAN,
ONKELINX, Échevins, M. VANBRABANT, Président du Centre public d'action sociale,
MM. THIEL, DELL'OLIVO, DELMOTTE, CULOT, Mme TREVISAN, M. ROBERT,
MM. RIZZO, NAISSE, ANCION, ILIAENS, Mme HAEYEN, MM. ROUZEEUW, WEBER,
MILITELLO, M. NOEL, Mme STASSEN, M. AZZOUZ, Mme KOHNEN, MM. LIMBILOUL,
VUVU, MATTINA, BELLI, Mme SERVAIS, MM. NEARNO, REINA, Mme CARBONETTI,
Membres, et M. ADAM, Directeur général ff.

Excusées : Mmes DELIÈGE, PICCHIETTI et BERNARD, Membres.

OBJET N° 38 : Adoption du projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération
liégeoise

LE CONSEIL,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité
comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du
stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux
d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité
a valeur indicative ;

Vu l'article 1^{er}, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la
définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines
wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise
comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul
17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des
étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité
wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire
;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement
administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour
seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par
le Conseil communal le 18 avril 2018 exception faite de la zone de mutabilité appliquée à
BONCELLES et de l'enjeu 5 du SDALg non porteur de spécificité en matière de thématique
commerciale ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité –
Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide
d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et
de décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences
environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les
incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07
janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1^{er} du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement
wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le

périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'usager ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

- La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :
 - La ligne longue du tram ;
 - La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
 - L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
 - La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
 - La création de 3 lignes de rocades ;
 - L'adaptation des lignes de desserte locale ;
 - L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
 - L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
 - La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
 - Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
 - La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
 - Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le renforcement des réseaux cyclables via :
 - L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
 - La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
 - La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
 - L'élargissement et l'intensification des services ;
- Le développement d'une intermodalité forte via :
 - L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
 - La création de 22 pôles d'intermodalité ;
 - La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
- La gestion de la demande via :
 - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
 - La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...) ;
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique

DÉCIDE

par 23 voix "pour", 9 voix "contre", 4 abstentions, le nombre de votants étant de 36,

- d'approuver 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".
- de solliciter le Gouvernement wallon à 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.
- de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL FF,
B. ADAM

POUR EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME :

LE BOURGMEÛTRE,
F. BEKAERT

Commune de SOUMAGNE

Royaume de Belgique
Province de Liège - Arrondissement de Liège
avenue de la Coopération, 38
B-4630 Soumagne
Tél : (04)377.97.97 - Fax : (04)377.97.01
IBAN BE79 0910 0044 6633



EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

Séance du 18 février 2019

Présents : M. Benjamin HOUET, Bourgmestre-Président;
M. Peter BRAGARD, M. Jean-Michel HAESVOETS, Mme Véronique DELMAL-AHN, M. Yves TRILLET, M. Michel MORDANT, Echevins;
Mme Marielle THOMASSIN-BEMELMANS, Présidente du CPAS;
M. Jean-Marie KERIS, M. DELCHEF Alain, Mme IAFRATE Marie-Dominique, M. Benoît MIXHEL, M. Alain DESMIT, Mme Alexandra FUENTE FERNANDEZ, Mme Anne-Catherine MARTIN, M. Vincenzo TODE, Mme Manon HEMROULLE, Mme Virginie DENIS, M. Geoffrey SCHENK, Mme Vanessa NATALELLO, M. Léonard LEDUC, Mme Anne-Christine GODFIRNON-COLSON, M. David LEBEAU, Mme Josianne PLOUMEN, Mme Laurence AMICO-HENRICH, M. François KLARZYNSKI, Conseillers communaux;
~~M. Jérôme VANDERMAES~~, Directeur général f.f.;
Michel SOMMACAL, Directeur général f.f., Secrétaire;

OBJET : **Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise - Approbation - Vote**

Le Conseil communal, en séance publique,

Vu le Code de la Démocratie locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 23 mars 2017 ;

Vu la "Vision pour la mobilité wallonne en 2030 - F.A.S.T. (Fluidité - Accessibilité - Sécurité - Santé - Transfert modal)" adoptée par le Gouvernement wallon en 2017;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon approuvant provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et décidant de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019;

Attendu que, suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprises dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de

L'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004;

Attendu que, suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019;

Attendu que, suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux commerces)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 - F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité;

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

1/ La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148);
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille);
- La création de 3 lignes de rocades;
- L'adaptation des lignes de desserte locale;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation);
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis;

2/ Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement;

3/ Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers);
- La concrétisation d'un réseau points nœuds;
- L'élargissement et l'intensification des services;

4/ Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins;
- La création de 22 pôles d'intermodalité;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole;

5/ La valorisation du Ring Nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles;

6/ La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30);
- Une zone basse émission;
- La réservation de voies au covoiturage;
- L'implantation de bornes de recharge électrique;

7/ La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité;
- La promotion de la multimodalité;

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...);
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles;

Attendu qu'il est indispensable que cette hiérarchie entre les modes de transport soit précisément établie, en particulier pour déterminer l'ordre de priorité des futurs aménagements et infrastructures;

Considérant dès lors que les aménagements d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes, et en particulier pour les cyclistes fonctionnels, sont les plus prioritaires en matière d'investissements; que les aménagements pour les transports en commun (bus et trains) sont la deuxième priorité; que les modifications des infrastructures routières existantes pour y améliorer la sécurité des usagers sont la troisième priorité; et que ce sera seulement ensuite que des investissements en matière de nouvelles infrastructures routières seront envisagés;

Considérant que ne pas respecter cette hiérarchie dans la concrétisation des politiques de mobilité serait comme une forme de sabotage du Plan urbain de mobilité; il n'est pas opportun de modifier les infrastructures routières sans avoir, au préalable, pris les mesures nécessaires en faveur des piétons, des cyclistes et des transports en commun; le risque serait d'obtenir l'effet inverse à celui recherché, provoquant des embouteillages qui justifieraient la construction de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays;

Considérant de ce fait que la construction de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays ne pourra être envisagée qu'après avoir mis en oeuvre toutes les recommandations du Plan urbain de mobilité de l'agglomération liégeoise en matière de modes doux, de transports en commun et d'amélioration et sécurisation de voiries existantes; Attendu que le projet de liaison autoroutière reliant Cerexhe-Heuseux à Beaufays aura, selon le rapport sur les incidences environnementales intimement lié au PUM, des effets négatifs et destructeurs significatifs sur l'environnement, sur la préservation des espaces protégés (notamment un site Natura 2000), sur le maillage écologique,...

Considérant dès lors qu'il sera indispensable, avant sa mise en oeuvre, de réétudier la nécessité de cette liaison autoroutière et de ses incidences environnementales;

Attendu que ce même rapport recommande, en cas de construction de la liaison autoroutière, de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain;

Considérant que le PUM intègre les constats négatifs que nous connaissons depuis de trop nombreuses années en matière de transports publics : la SNCB et Infrabel refusent d'améliorer les lignes et les fréquences des trains, la société des TEC rechigne à mieux couvrir le territoire de la province, malgré une fréquentation en hausse constante; Attendu qu'il revient aux acteurs politiques régionaux et communaux de s'emparer des problèmes de non-collaboration et de la part de ces services publics et qu'il est de leur devoir d'obliger ces derniers à suivre les recommandations des études de mobilité;

Attendu qu'il est urgent de récolter et d'analyser les mesures du bruit et de la qualité de l'air sur le territoire de l'agglomération liégeoise, en particulier le long des grands axes routiers;

Attendu qu'il est opportun, comme le préconise le PUM, de mettre sur pied une "Agence de la mobilité" qui s'assurera de la mise en œuvre dudit PUM et qui veillera à la participation citoyenne; elle coordonnera la concrétisation du PUM, en cohérence parfaite avec le schéma de développement territorial de notre arrondissement;

Considérant que l'aménagement du territoire et la mobilité sont intrinsèquement liés; que, dès lors, le rôle de l' "Agence de la mobilité" pourrait être étendu et qu'elle pourrait devenir une "Agence de la mobilité et de l'aménagement du territoire";

Attendu que cette agence serait représentative des Conseils communaux de l'arrondissement de Liège, sur une base proportionnelle, qu'elle aurait aussi pour fonction d'assurer la nécessaire participation citoyenne sur les projets de mobilité et d'aménagement du territoire; qu'elle assurerait un accompagnement à la mise en œuvre des stratégies, des projets d'aménagement ou des travaux;

Attendu qu'un monitoring de la mise en œuvre des recommandations du PUM est indispensable, comme recommandé dans ledit plan; que ce monitoring pourra être établi par l'Agence de mobilité dont question;

Considérant également qu'il est indispensable d'orienter les usagers vers le moyen de transport le plus adéquat en fonction du déplacement qu'ils ont à effectuer; qu'une des missions de l' "Agence de la mobilité" serait également l'information et la sensibilisation des usagers afin de les inciter à changer leurs habitudes et leurs comportements en matière de mobilité;

Vu la délibération du Collège communal du 27 décembre 2018 approuvant le projet de Plan urbain de mobilité de l'agglomération liégeoise (PUM ALg) et le Rapport sur les Incidences environnementales (RIE) y relatif; demandant l'analyse de la faisabilité d'amener la ligne BHNS jusqu'au parking de co-voiturage situé à la jonction de la N3 et de la A3-E40 et insistant pour que la mise en place de la liaison autoroutière reliant la A3-E40 à Cerexhe-Heuseux et la E25 à Beaufays (CH-B) soit ré-analysée en vertu de cette étude et des multiples effets néfastes qu'elle aura sur l'environnement (nuisances environnementales et perte de la biodiversité);

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique;

Considérant que des changements profonds d'habitude et de mentalité sont indispensables en matière de mobilité; que le Plan urbain de mobilité sera un outil indispensable pour réussir cette transition écologique ;

DECIDE PAR 16 VOIX POUR, 9 VOIX CONTRE ET 0 ABSTENTION(S)

Article 1er : D'approuver 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.

Article 2 : De solliciter 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 ».

Article 3 : De charger le Collège communal de transmettre la présente au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

Le (la) Secrétaire,
(s) Michel SOMMACAL

Par le Conseil communal,



Pour extrait conforme,

Le(la) Président(e),
(s) Benjamin HOUET

Le(la) Directeur(trice) général(e)

Le(la) Bourgmestre



COMMUNE
DE
SPRIMONT
(4140)

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

SÉANCE PUBLIQUE DU 19 FÉVRIER 2019

M. le Bourgmestre: DELVAUX Luc, Président;
M. et Mmes les échevins: LEERSCHOOL Philippe, VANGOSSUM Angélique, MORAY Christian, UMMELS Pascale, FRANKINET Pierre;
M. et Mmes les membres du conseil: LAMBINON Denis, ROUXHET Olivier, MALHERBE Laure, WILDÉRIANE Noëlle, COLLIENNE Alain, DEFAYS Philippe, DOUTRELOUP Sébastien, NZET Justine, BEAUFAYS Michel, MASSON Amaury, RADOUX Emmanuel, ETIENNE Pauline, MOREAU Isabelle, GASQUARD-CHAPELLE Catherine, HEYEN-Patriek, GARRAY Sylvie;
Mme la Présidente du Conseil de l'action sociale et conseillère: DEFGNEE-DUBOIS Anne;
Mme le Directeur général: JANS France.

PROJET DE PLAN URBAIN DE MOBILITÉ DE L'ARRONDISSEMENT DE LIÈGE (PUM) - AVIS

Le Conseil,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Considérant que l'article 3, § 1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Considérant que l'article 3, § 2 du Décret du 1er avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal en date du 27 novembre 2017 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé – Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Considérant que suivant l'article 6, § 2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Considérant que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Considérant que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité

Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine

Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle

Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux

Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale

Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Considérant que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'usager ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Considérant que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

▪ La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;
- Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :
- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;

- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le renforcement des réseaux cyclables via :
- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;
 - Le développement d'une intermodalité forte via :
- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;
 - La valorisation du Ring nord de Liège via :
- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
 - La sécurisation du réseau routier existant via :
- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;
 - La gestion de la demande via :
- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan

Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « *non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal* » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense (Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...);
- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles.

Considérant que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Considérant que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Considérant que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique;

Considérant que 19 avis ont été émis par des citoyens sprimontois lors de l'enquête publique réalisée du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019;

Considérant que ces 19 remarques ou observations sont résumées comme suit:

- Liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays (CHB):

17 personnes ont manifesté leur refus de la liaison CHB en mettant en avant les effets négatifs de cette liaison sur la périurbanisation, la biodiversité, l'effet d'appel sur le trafic,... Un des avis met en évidence *"les contradictions, entre les objectifs globaux du PUM et le projet CHB, qui discréditent le PUM tout entier"*;

- Transport en commun

3 avis soulignent le manque de capacité des bus aux heures de pointe, les difficultés liées aux correspondances, la faible fréquence des bus venant de loin. En ce qui concerne le transport ferroviaire, l'accent est mis sur les parkings sans protection, le manque flagrant de passages pour piétons et de pistes cyclables au niveau des gares. Le nombre insuffisant de trains proposés lors de grandes manifestations est également mentionné. Un des avis propose la gratuité des transports en commun sans pour autant préciser les modalités de financement de cette politique;

- Covoiturage

2 avis déplorent un manque fréquent d'emplacements de parking de covoiturage à certaines entrées d'autoroute ou à proximité de certains sites. Ils soulignent également le manque de place pour en aménager davantage. Certains parkings de covoiturage sont mal sécurisés (manque de trottoirs, passages pour piétons, pistes cyclables). Il est demandé de prévoir des aménagements de bonne qualité en faveur du covoiturage;

- Modes actifs et zones denses

1 avis concerne le manque de protection et d'aménagements en faveur de la mobilité douce, dont la mise en place de vélos partagés. Un autre avis porte sur la nécessité, en zone dense (donc à Liège principalement) de faire la part belle aux piétons et cyclistes au centre ville, et d'arrêter avec les aménagements "bricolés";

- Actions de gestion du temps

Un citoyen propose aux pouvoirs publics de rendre obligatoire, en tant qu'employeurs, les horaires variables pour le plus grand nombre de leurs employés car beaucoup trop de travailleurs du service public au sens large sont en horaire fixe et ne peuvent s'adapter aux horaires des transports en commun (ou du covoiturage);

- Généralités

Un citoyen émet la remarque suivante: « alors que certaines communes comme Sprimont sont en pleine explosion démographique, le projet du PUM dit « vous êtes trop loin, débrouillez-vous ». Mais la voiture a trop de facilités ! Il met également en illustration le paradoxe entre basses densités et désir de disposer d'un niveau de service élevé non finançable;

Considérant l'avis rendu par la CCATM en sa séance du 18 février 2019;

Sur proposition du Collège;

Après en avoir délibéré;

Par 13 voix pour et 8 abstentions;

DECIDE:

1. de prendre acte des remarques/observations/réponses formulées lors de l'enquête publique réalisée sur le territoire communal et de l'avis de la CCATM;
2. d'émettre un avis favorable conditionnel sur le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise tenant compte des remarques suivantes:

Réseau routier

Le renforcement des tronçons routiers stratégiques de l'agglomération liégeoise par la création d'une liaison Cerexhe-Heuseux - Beaufays 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 ce nouvel axe routier.

Mobilité cyclable

Le PUM reprend la commune de Sprimont dans une zone de « point-nœuds », qui sont encore peu empruntés, alors que les communes limitrophes se voient proposer dans le cadre de ce plan d'action la création de liaisons longues distances pour le loisir ou les déplacements utilitaires. 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 ce sera le cas dans toutes les communes limitrophes.

Transports en commun

La ligne de bus Express Liège-Aywaille envisagée doit prévoir une escale unique à la sortie 45 « Sprimont » afin de permettre une connexion avec les parkings de covoiturage existants et situés aux abords d'une voirie régionale fortement fréquentée, à proximité des deux parcs d'activités économiques de Damré et de Cornemont qui génèrent un nombre important d'emplois et donc de déplacements. La fréquence de passage des lignes de bus devra être renforcée pour permettre une meilleure accessibilité aux usagers et en particulier pour les personnes désireuses de rejoindre l'université et le CHU du Sart Tilman via les lignes 65 et 28. La création ou la facilitation d'une liaison vers le CHU d'Esneux est également souhaitable.

L'absence d'infrastructure cyclable, permettant de rejoindre la gare de Rivage et les gares de Trooz (Trooz, Fraipont et Nessonvaux), doit être compensée par la mise en place d'une ligne

de bus traversant le territoire communal et offrant ainsi d'autres alternatives de déplacement aux étudiants et travailleurs qui souhaitent rejoindre la gare des Guillemins et la Gare de Verviers.

Intermodalité

La combinaison de ces aménagements et une amélioration du maillage permettraient de créer un pôle d'intermodalité (co-voiturage-vélo- bus express et liaison vers réseau ferroviaire) au centre du territoire communal et offrirait aux Sprimontois ainsi qu'à certains habitants des communes limitrophes une alternative à l'utilisation de la voiture pour rejoindre le centre de l'agglomération par le biais de la E25 ainsi que les pôles d'activités locaux (hôpitaux, université, ...)

3. de solliciter le Gouvernement wallon à 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.
4. de charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité, Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be.

PAR LE CONSEIL,

La Secrétaire
(s) France Jans

Le Président
(s) Luc Delvaux

POUR EXTRAIT CONFORME,

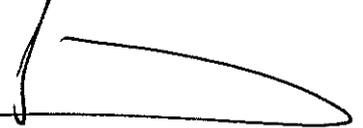
Le Directeur général



France Jans



Le Bourgmestre



Luc Delvaux

1. Procès-verbal de la séance précédente.

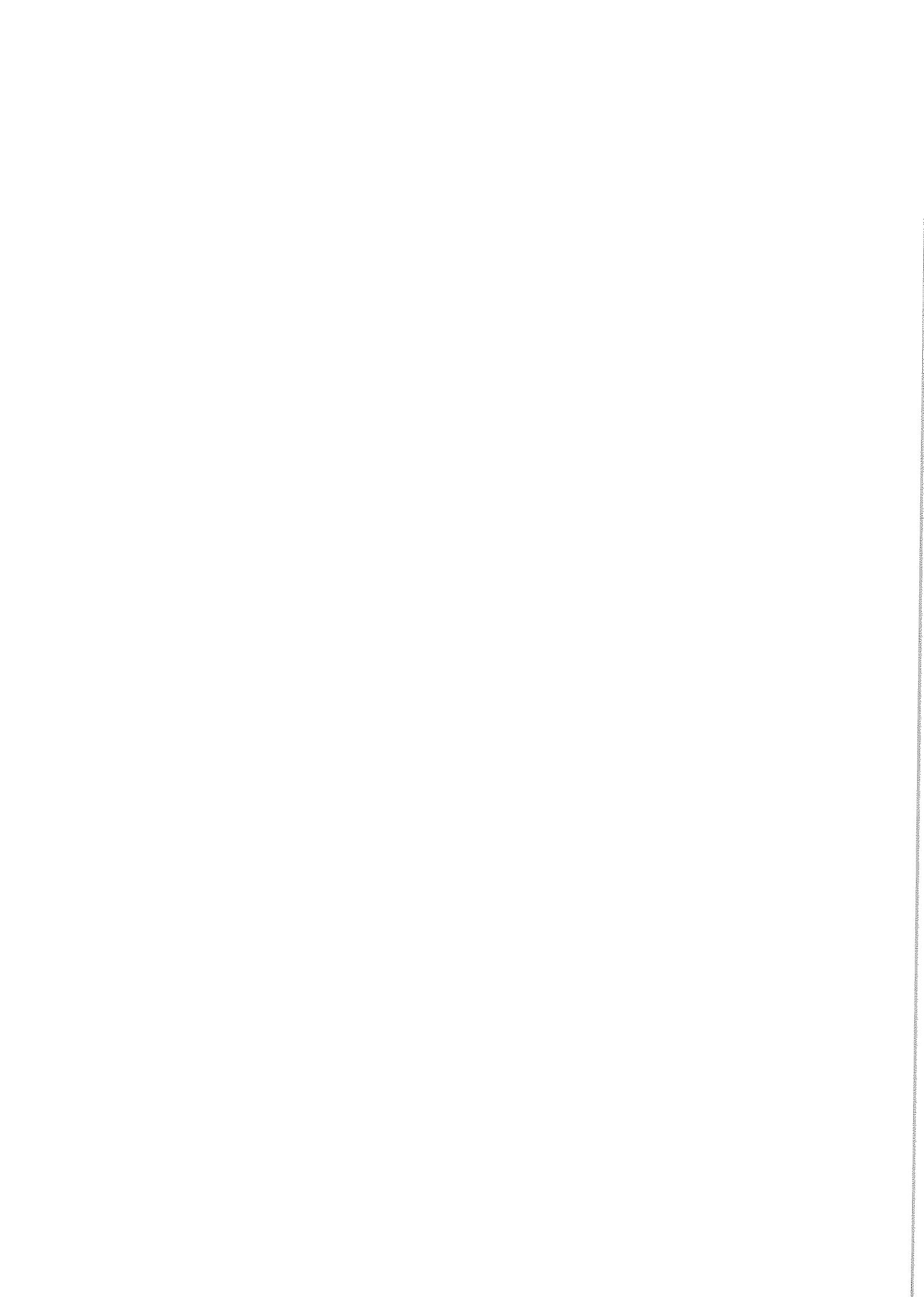
L'assemblée approuve le procès-verbal de la séance précédente.

2. Projet de Plan Urbain de mobilité (PUM) de l'Arrondissement de Liège

Mr MAULE (conseiller en environnement et en mobilité) présente un résumé du PUM et de la vidéo de présentation.

Les remarques suivantes sont formulées :

- Un membre constate des manquements et des contradictions dans une brochure explicative mise à disposition des citoyens. La ligne de chemin de fer 43 n'y est par exemple pas mentionnée. Mr MAULE explique que cette brochure a été éditée pour inciter à lire l'ensemble du PUM et donnait plutôt les grandes tendances ;
- Le transport ferroviaire pour les marchandises doit être restauré car les infrastructures ne sont plus utilisées. Les carrières n'emploient pas ce mode de transport car les tarifs ont été augmentés à l'époque pour les en dissuader. Pourtant, le transport routier devrait être diminué au profit du transport par voies ferroviaires ;
- Les membres constatent que peu de choses sont mises en place pour Sprimont (oubli du développement de la gare de Rivage, des pistes cyclables, ...)
- Certains membres déplorent la mise en œuvre du projet CHB (Cerhexe-Heuseux-Beaufays) qui va augmenter le trafic. A l'instar de la liaison de Cointe, cette nouvelle connexion va également être saturée. Le transport par bus, favorisé dans le PUM, sera également ralenti sur ces axes et donc peu performant ;
- D'autres membres pensent que cette nouvelle liaison va permettre de détourner la circulation des poids lourds et du transport des marchandises de village comme Theux, Pepinster, Ensival,...
- Pour d'autres, la liaison CHB ne fait que reporter le problème de circulation vers Sprimont. Si elle est réalisée, il faudra également mettre en œuvre toute une série de mesures concomitantes pour ne pas tomber dans le travers du tunnel de Cointe ;
- On va détruire le paysage, les liaisons écologiques, ... pour reporter un problème. Plus on crée des autoroutes, plus on augmente le trafic ;
- L'utilisation du tronçon CHB va permettre de réduire la pollution car le tracé sera plus court et plus rapide que les trajets actuels ;
- Un membre relève des incohérences entre le Schéma de Développement du Territoire qui définit Sprimont comme pôle d'attraction et le PUM qui l'« oublie » quasiment. On préconise d'implanter les parcs économiques hors des villages et au bord des autoroutes, ce qui ne permet pas d'y accéder par les modes de transports doux ou en commun ;
- L'infrastructure routière est déjà suffisamment dense. Il faut la rénover, la restaurer mais pas l'agrandir ;
- Avec l'espérance de vie qui augmente, la population vieillissante va croître. Les personnes âgées ne pourront pas se déplacer en vélos ;
- L'utilisation des vélos électriques est une solution pratique et efficace ;
- Il est nécessaire de relier la vallée de l'Ourthe à Sprimont et de mieux desservir les zonings économiques via les transports en commun ;
- Les sociétés de bus font des sondages afin de déterminer la rentabilité des lignes. Si les lignes ne le sont pas assez, celles-ci sont supprimées ;
- Les gares sont fermées parce qu'elles manquent de voyageurs ;





Commune de Trooz

N.Ré.f. : -1.81/328073/DDT/np
Objet : Plan Urbain de Mobilité

S.P.W.
Département de la Stratégie et de
la Mobilité
Monsieur Didier CASTAGNE
Boulevard du Nord, 8

5000 NAMUR

Monsieur,

En séance du 18 février 2019, le Conseil communal a décidé d'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.

Nous vous transmettons, sous ce pli, un extrait du registre aux délibérations du Conseil communal y afférent.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre parfaite considération.

Par le Collège,

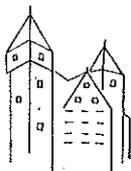
Le Directeur général f.f.,

Daniel DE TEMMERMAN



Le Bourgmestre,

Fabien BELTRAN.



COMMUNE DE TROOZ

Code I.N.S. : 62122

Code postal : 4870

EXTRAIT DU REGISTRE AUX DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAL

Séance publique du 18 février 2019

Présents: BELTRAN Fabien, Bourgmestre, Président
NORI Enrico, JUPRELLE Isabelle, MARCQ Sébastien, DEGLIN Joëlle,
Echevin(e)s
VENDY Etienne, Président du CPAS
DOMBARD André, MARCK Christophe, DEGEE Arthur, SOOLS Nicolas,
MARTIN Guy, LAINERI Ricardo, JAMAGNE Marc, FELIX Jonathan,
JAMART Hubert, DENOZ Anne-Lyse, ANDRE Brigitte, DUMONT
Myriam, DEBOR Olivier, Conseillers(ères)
FOURNY Bernard, Directeur général, Secrétaire

Objet : Projet de plan urbain de mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise

Le Conseil communal,

Vu le Code la démocratie locale et de la décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, §1 du Décret du 1er avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, §2 du Décret du 1er avril 2004 définit les trois objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1er avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le 30 janvier 2017 ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décider de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 7 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, §2, al. 1er du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1er, 3° de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, §2, al. 2 du Décret du 1er avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1er avril 2004, le Gouvernement adopte

le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

- Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional
- Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants
- Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins
- Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande
- Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale
- Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
- Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
- Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
- Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
- Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
- Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m² nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

§ La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux

besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocades ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

§ Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

§ Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;
- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

§ Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

§ La valorisation du Ring nord de Liège via :

- La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
- L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;

§ La sécurisation du réseau routier existant via :

- Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
- Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
- Une zone basse émission ;
- La réservation de voies au covoiturage ;
- L'implantation de bornes de recharge électrique ;

§ La gestion de la demande via :

- La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
- Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
- La promotion de la multimodalité ;

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre + 160.000 à + 170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales estime que le projet de Plan Urbain de Mobilité préconise l'aménagement de la liaison autoroutière CHB au sud-est de Liège « non pas pour uniquement diluer les flux du trafic de transit mais bien, au contraire, comme un des éléments du concept multimodal » visant à :

- une réduction très significative de la place de la voiture dans l'agglomération liégeoise et à une réduction des nuisances environnementales qu'elle cause, au profit de modes de déplacements alternatifs ;
- offrir en périphérie de l'agglomération des itinéraires plausibles pour les usagers non concernés par les transferts modaux du Plan Urbain de Mobilité : transit international et régional, flux de poids lourds, flux d'échanges sans offre en transport alternative à la voiture ;
- répondre à 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 la zone urbaine dense

(Herstal, St-Léonard, Outremeuse, Longdoz, ...);

- répondre aux autres enjeux de l'accessibilité du flanc sud-est de l'agglomération et à l'assainissement des voiries locales du corridor d'influence direct de la liaison ;
- minimiser la fragilité du segment stratégique du tunnel de Cointe et donc, à la difficulté de maîtrise des itinéraires de fuite par les voiries parallèles ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales recommande de limiter les effets de la liaison autoroutière CHB sur la périurbanisation ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique ;

Considérant la présentation faite en séance par Monsieur l'Echevin MARCQ, et le débat qui s'en est suivi, spécialement les interventions des Conseillers DOMBARD, JAMAGNE, MARCK, JAMART et DEGEE, de Monsieur le Bourgmestre-Président, et de Monsieur le Président du CPAS VENDY ;

Sur la proposition du Collège communal,

DECIDE par 13 voix pour, 4 contre (Messieurs VENDY, DOMBARD et JAMART et Madame ANDRE), 2 abstentions (Messieurs DEGEE et SOOLS), le nombre de votants étant de 19 :

- § D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise.
- § De solliciter le Gouvernement wallon à 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.
- § 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.

§ De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1er mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier CASTAGNE (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

Par le Conseil,

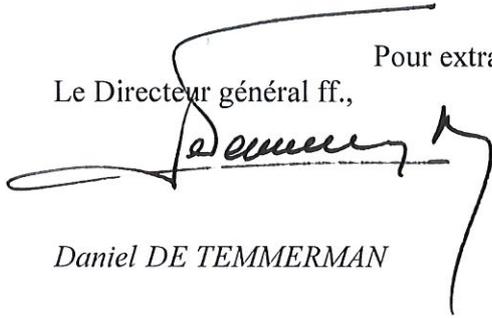
Le Secrétaire,
(s) Bernard FOURNY

Le Président,
(s) Fabien BELTRAN

Le Directeur général ff.,

Pour extrait conforme, le 26 février 2019

Le Bourgmestre,


Daniel DE TEMMERMAN




Fabien BELTRAN

PROVINCE DE LIEGE

VILLE DE VISE

Code postal : 4600

Objet :

Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise

Approbation du projet

EXTRAIT du registre aux délibérations du Conseil Communal

Séance du 18 février 2019

Présents : S. DOBBELSTEIN, conseiller-président,
M. DESSART, bourgmestre;
F. THEUNISSEN, X. MALMENDIER, E. COLAK, M. ULRICI et J. WOOLF, échevins
N. LACH, président du CPAS;
V. DEVOS, J. SIMON, G. SIMON, C. PAPAGEORGIU, C. VANDEVELDE, M. GIULIANI, L. LEJEUNE, B. AUSSEMS, P. WILLEMS, M. LEJEUNE, S. KARIGER, C. DESSART, D. WATHELET, C. VAN LINTHOUT, M. MULLENDERS, M. NIHON et B. KINET, conseillers communaux;
Ch. HAVARD, DG (secrétaire communal).

Le Conseil,

Vu le Code la Démocratie Locale et de la Décentralisation ;

Vu le Décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales ;

Attendu que l'article 3, § 1 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit le Plan Urbain de Mobilité comme un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine ;

Attendu que l'article 3, § 2 du Décret du 1^{er} avril 2004 définit les 3 objectifs principaux d'un Plan Urbain de Mobilité, à savoir :

- 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 ;

Attendu que l'article 8 du Décret du 1^{er} avril 2004 stipule que le Plan Urbain de Mobilité a valeur indicative ;

Vu l'article 1er, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes, qui identifie le périmètre du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise comme celui reprenant les 24 communes de l'Arrondissement administratif de Liège ;

SPW - DGO2

Entrée: 28 FEV. 2019

N°:
A traiter par:
Dossier:

9438
D. Corty

7

PROVINCE DE LIEGE

VILLE DE VISE

Code postal : 4600

Objet :

Projet de Plan Urbain de
Mobilité (PUM) de
l'agglomération liégeoise

Approbation du projet

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 17% de la population wallonne, 19% du PIB wallon, 19% de l'emploi wallon et 35% des étudiants de l'enseignement supérieur de Wallonie ;

Considérant le poids de l'Arrondissement administratif de Liège dans la mobilité wallonne avec 1,8 million de déplacements quotidiens dont 86% internes à son propre territoire ;

Considérant les enjeux majeurs pour le transport public de l'Arrondissement administratif de Liège représentant à lui seul 40% de la fréquentation totale de la Wallonie, pour seulement 17% de la population ;

Vu le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) approuvé par le Conseil communal le..... ;

Vu la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T. (Fluidité – Accessibilité – Sécurité – Santé - Transfert modal) adoptée par le Gouvernement wallon en 2017 ;

Vu la décision du 25 octobre 2018 du Gouvernement wallon par laquelle il décide d'approuver provisoirement le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise et de décide de le soumettre à l'enquête publique, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité, accompagné de son rapport sur les incidences environnementales, a été soumis à enquête publique du 12 novembre 2018 au 07 janvier 2019 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 1^{er} du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement wallon soumet le projet de Plan Urbain de Mobilité à l'avis des communes reprise dans le périmètre du plan tel que défini par l'article 1^{er}, 3^o de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mai 2004 ;

Attendu que suivant l'article 6, § 2, al. 2 du Décret du 1^{er} avril 2004, les communes doivent rendre leur avis impérativement dans les 45 jours qui suivent la clôture de l'enquête publique, en l'espèce le 21 février 2019 ;

Attendu que suivant l'article 7 du Décret du 1^{er} avril 2004, le Gouvernement adopte le Plan Urbain de Mobilité pour autant que la majorité des communes de l'agglomération urbaine représentant au moins deux tiers de la population ait émis un avis favorable ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité met en avant 11 enjeux de développement, qui constituent le socle du projet de territoire porté par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège :

Enjeu 1. Renforcement de l'attractivité métropolitaine tant au niveau régional qu'eurégional

Enjeu 2. Structuration de la métropole via une politique des pôles et noyaux existants

Enjeu 3. Création et adaptation cohérente des logements en fonction des besoins

Enjeu 4. Soutien à l'emploi productif et à l'économie marchande

Enjeu 5. Développement raisonné de l'activité commerciale

PROVINCE DE LIEGE

VILLE DE VISE

Code postal : 4600

Objet :

Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise

Approbation du projet

Enjeu 6. Préservation des diversités paysagères et de la biodiversité
Enjeu 7. Amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine
Enjeu 8. Valorisation touristique et culturelle
Enjeu 9. Conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux
Enjeu 10. Promotion d'une gouvernance supra-locale
Enjeu 11. Mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité propose 6 ambitions qui constituent la stratégie territoriale à l'échelle de l'arrondissement :

- Ambition 1. Une répartition équilibrée du logement (+ 45.000 logements à répartir : + 15.000 ville centrale + 15.000 1ère couronne + 15.000 2ème couronne)
- Ambition 2. Un développement commercial limité et raisonné (autoriser à l'horizon 2035 maximum 85.000 m2 nouveaux)
- Ambition 3. Le recyclage des zones d'activités économiques désaffectées (réaffecter 30 ha par an)
- Ambition 4. Le développement de l'agriculture alternative et des circuits courts (y dédier 100 ha nouveaux par an de terres agricoles)
- Ambition 5. La mise en œuvre de la Vision pour la mobilité wallonne en 2030 – F.A.S.T.
- Ambition 6. Le développement d'une approche multipolaire de la mobilité

Attendu que, afin de rencontrer les enjeux et ambitions de l'Arrondissement de Liège, le projet de Plan Urbain de Mobilité propose un plan d'actions en matière de gestion de la demande, de mobilité cyclable, de transports en commun, d'intermodalité, de réseau routier et de sécurité routière ;

Considérant que les mesures relatives aux piétons et personnes à mobilité réduite ne relèvent pas directement de l'échelle d'un Plan Urbain de Mobilité mais que chaque aménagement ou investissement doit se faire dans une approche intégrée et viser la qualité optimale pour l'utilisateur ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité conclut au caractère inacceptable d'une poursuite d'un scénario « au fil de l'eau » et ses impacts néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie ainsi que ses coûts directs, indirects et cachés, tant pour la collectivité que pour les personnes ;

Attendu que le rapport sur les incidences environnementales du projet de Plan Urbain de Mobilité constate un retard global pris par rapport aux propositions des plans de mobilité antérieurs et, par-là, l'urgente nécessité de mettre en œuvre les ambitions et le plan d'actions du projet de Plan Urbain de Mobilité, dont la plupart des propositions visent à réduire significativement les incidences de la mobilité liégeoise sur la pollution atmosphérique, les nuisances sonores, la qualité des espaces publics, la santé et la qualité de vie des habitants ;

Considérant que le plan d'actions identifie les mesures à mettre en œuvre à court terme (2019-2024) et à moyen terme (2025 ou après), mais ne fait pas l'objet d'un planning détaillé, ni d'une identification des

PROVINCE DE LIEGE

VILLE DE VISE

Code postal : 4600

Objet :

Projet de Plan Urbain de
Mobilité (PUM) de
l'agglomération liégeoise

Approbation du projet

mesures liées les unes aux autres, ni d'une stratégie opérationnelle, ni d'une affectation budgétaire et qu'il y a donc lieu de confirmer les mesures prioritaires ;

Considérant que selon les prescrits régionaux (orientations inscrites dans le cahier des charges), et en accord avec la démarche Plans de Mobilité Urbaine Durable exigée par l'Union Européenne, le Plan Urbain de Mobilité répond au principe « STOP » qui recommande aux politiques de mobilité de prêter d'abord attention aux piétons, ensuite aux cyclistes, puis aux transports publics et finalement aux voitures individuelles ;

Attendu que les mesures prioritaires identifiées par le projet de Plan Urbain de Mobilité en vue d'accélérer les gains environnementaux sont celles en faveur des modes alternatifs à la voiture et celles en faveur d'une meilleure exploitation et sécurisation du réseau routier existant, à savoir :

▪ La concrétisation d'un transport public hiérarchisé, multi-niveaux, répondant aux besoins spécifiques du territoire via :

- La ligne longue du tram ;
- La création de 5 lignes BHNS (à partir des lignes existantes 10, 48 et les nouvelles 112, 133 et 148) ;
- L'optimisation de 10 lignes métropolitaines (à partir des lignes existantes 2, 3, 5, 6, 7, 12, 30, 58, 70 et 71) ;
- La création de 2 lignes express (Liège-Marche et Liège-Aywaille) ;
- La création de 3 lignes de rocadés ;
- L'adaptation des lignes de desserte locale ;
- L'amélioration de la lisibilité du réseau (image, numérotation) ;
- L'utilisation systématique de véhicules écologiques adaptés aux territoires desservis ;

▪ Le développement d'un réseau ferroviaire métropolitain via :

- La mise en service des 6 lignes suburbaines (réseau S) avec du matériel roulant type RER ;
- Une augmentation de la fréquence sur une base de 2 trains par heure et 3 trains par heure de pointe et par sens ;
- La poursuite de réouverture de points d'arrêts ;
- Un élargissement du CityPass Liège à l'échelle de l'Arrondissement ;

▪ Le renforcement des réseaux cyclables via :

- L'émergence de 15 corridors vélos structurant le territoire dans Liège et vers les villes et communes de la Métropole ;
- La multiplication des possibilités de stationnement (box vélos dans les quartiers, tripler l'offre dans les gares SNCB, imposition systématique dans les projets immobiliers) ;

- La concrétisation d'un réseau points nœuds ;
- L'élargissement et l'intensification des services ;

▪ Le développement d'une intermodalité forte via :

- L'intensification du pôle multimodal métropolitain des Guillemins ;
- La création de 22 pôles d'intermodalité ;
- La création de 10.000 places P+R à l'échelle de la Métropole ;

PROVINCE DE LIEGE

VILLE DE VISE

Code postal : 4600

Objet :

Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise

Approbation du projet

- La valorisation du Ring nord de Liège via :
 - La mise en place d'un « Système de Transport Intelligent » (affichage en temps réel) assurant une meilleure sécurité et capacité du Ring ;
 - L'élargissement à 4 voies dans ses tronçons les plus sensibles ;
- La sécurisation du réseau routier existant via :
 - Des aménagements de sécurité routière au profit de tous les usagers ;
 - Des modérations systématiques des vitesses en zone urbanisée (zone 30) ;
 - Une zone basse émission ;
 - La réservation de voies au covoiturage ;
 - L'implantation de bornes de recharge électrique ;
- La gestion de la demande via :
 - La mise en place d'un Management de la mobilité à l'échelle de l'Arrondissement ;
 - Le suivi des nouvelles formes de mobilité ;
 - La promotion de la multimodalité.

Considérant que, à l'horizon 2030, le projet de Plan Urbain de Mobilité prévoit une augmentation importante du nombre de déplacements de véhicules à l'échelle de l'Arrondissement de l'ordre +160.000 à +170.000 équivalents-voitures supplémentaires par jour, en tenant déjà compte :

- des options volontaristes et durables du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) ;
- des ambitions de mobilité affichées pour le développement des modes alternatifs à la voiture (REL, tram, BHNS, corridors vélos, ...) ;
- des réductions de capacité automobile dans les projets déjà en cours ou projetés ;

Attendu que pour aboutir à cette fin, il est donc nécessaire, conformément au Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) de développer les outils et de prendre les mesures juridiques et opérationnelles adéquates ayant la capacité d'éviter la périurbanisation et de mettre fin à l'étalement urbain ;

Attendu que le projet de Plan Urbain de Mobilité a été modifié pour prendre en compte les tendances majeures exprimées par les citoyens ayant pris part à l'enquête publique.

DECIDE :

Article 1er : D'approuver le projet de Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise en y intégrant les points et remarques suivants :

Le PUM ne prévoit guère de mesures structurantes concernant la Basse-Meuse et Visé.

Or, il faut offrir des solutions aux habitants de la Basse-Meuse pour qu'ils ne soient pas contraints de prendre systématiquement leur voiture. Il faut qu'ils puissent se rendre rapidement à Liège sans voiture.

Pour ce faire, il faudra notamment intégrer la ligne Visé-Liège dans le

PROVINCE DE LIEGE

VILLE DE VISE

Code postal : 4600

Objet :

Projet de Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'agglomération liégeoise

Approbation du projet

futur REL avec une fréquence suffisante (minimum 4 par heure) de trains aux heures de pointe avec un point d'arrêt à la gare de Cheratte.

Parallèlement, il faudra adapter du réseau des transports en commun au départ des gares de Visé et Cheratte pour assurer une desserte efficace des hauteurs (notamment Richelle, Argenteau, Cheratte) et des communes proches Dalhem, Blegny, Aubel etc....

Il faudra également achever le réseau cyclable entre Visé et Liège ainsi qu'entre Visé et les communes voisines.

Les parkings des gares de Cheratte et Visé devraient être intégrés dans les P+R d'agglomération.

Le renforcement structurel des équipements ferroviaires et modaux (liens cyclopiétons et routiers) devrait contribuer encore plus à reconnaître Visé comme pôle situé entre 2 pôles métropolitains, Liège et Maastricht.

Il faudrait intégrer Visé dans la zone de transports en commun à haut niveau de services.

En complément de la sortie « visé-nord » de l'autoroute, il faut prévoir une nouvelle voirie de contournement nord de la Ville permettant de relier le plateau (N608 - Dalhem...) à l'autoroute.

En outre, nous déplorons le peu de réflexion concernant le transport de marchandise car cette problématique doit s'envisager à une échelle régionale.

Il faut néanmoins noter qu'un volet portant sur une stratégie en matière de transport de marchandise à une échelle plus large que celle de l'arrondissement de Liège est annoncé et fera l'objet d'un addendum au PUM actuel, dixit.

Des mesures de gestion et de programmation, visant à adapter l'urbanisation aux abords d'infrastructures de communication génératrices de bruit et de pollution (et notamment étendre la zone de basse émission jusqu'à Visé), devraient être ajoutées dans le PUM (panneaux anti-bruit, revêtement autoroutier moins bruyant, végétalisation, recouvrement de certaines infrastructures, mesures du bruit et des polluants...).

Article 2 : De solliciter le Gouvernement wallon à 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.

Article 3 : De charger le Collège communal de transmettre cette délibération au plus tard pour le 1^{er} mars 2019 au SPW - Direction de la Planification de la Mobilité à l'attention de Monsieur Didier Castagne (Boulevard du Nord 8 à 5000 NAMUR et/ou pum.liege@spw.wallonie.be).

Article 4 : La présente décision a recueilli 23 voix pour, 2 voix contre, 0 abstention(s). ou La présente décision a recueilli l'unanimité des suffrages.

PROVINCE DE LIEGE

VILLE DE VISE

Code postal : 4600

Objet :

Projet de Plan Urbain de
Mobilité (PUM) de
l'agglomération liégeoise

Approbation du projet

Pour le Conseil Communal :

Le DG (Secrétaire communal),

La Bourgmestre,

Ch. HAVARD.

V. DESSART.

Pour extrait conforme:
Visé, le 18 février 2019.

Le DG (Secrétaire communal)

La Bourgmestre

Ch. HAVARD.

V. DESSART.

