

## Plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège – Projet de plan

### DONNEES INTRODUCTIVES

#### Demande :

- *Type de demande :* Plan urbain de mobilité
- *Demandeur :* Gouvernement wallon
- *Auteur du RIE :* Pluris scrl
- *Autorité compétente :* Gouvernement wallon

#### Avis :

- *Référence légale :* Art. 6§2 du Décret relatif à mobilité et l'accessibilité locales
- *Délai de fin de délai de remise d'avis :* 7/01/2019
- *Présentation :* 15/11/2018

#### Brève description du projet et de son contexte :

Les 6 ambitions du plan urbain de mobilité (PUM) sont les suivantes :

- avoir développé 45.000 logements en 2035 dans la métropole selon une répartition équilibrée entre Liège, la première et la deuxième couronne ;
- limiter le développement commercial à l'horizon 2035 à maximum 85.000 nouveaux m<sup>2</sup> ;
- recycler les 600 ha de zones d'activités économiques désaffectées d'ici 2035 à raison de 30 ha par an ;
- développer l'agriculture alternative et les circuits courts de production alimentaire par la mobilisation de 100 ha par an ;
- mettre en œuvre la vision FAST 2030 du Gouvernement wallon qui fixe les objectifs de report modal : voiture de 83 à 60%, modes actifs de 4 à 10%, bus de 4 à 10%, train de 9 à 15%. Ces chiffres sont une moyenne pour la Wallonie que les agglomérations doivent dépasser ;
- développer une approche multipolaire de la mobilité : bus en rocade complémentaires à la desserte radiale, diminution des correspondance à Liège-Guillemins, mise en œuvre de plans de déplacements de zones d'activité.

Les 4 premières ambitions sont tirées du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) tel que validé par les 24 communes.

Le plan d'action prévoit des mesures relatives à la gestion de la demande, la mobilité cyclable, les transports en commun, l'intermodalité, le réseau routier, la sécurité routière et des zones d'enjeux.

**AVIS****1.1. Avis sur le rapport sur les incidences environnementales (RIE)**

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

Le Pôle apprécie :

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

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

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

**1.2. Avis sur le projet de plan urbain de mobilité**

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

Le RIE met en effet en évidence :

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

**Ce projet de nouvelle liaison mis à part, le Pôle Environnement remet un avis favorable sur le projet de PUM de l'arrondissement de Liège. Le Pôle estime que cette démarche est essentielle pour la mobilité de l'agglomération liégeoise et que sa concrétisation constituera une avancée majeure pour celle-ci. Le PUM s'appuie opportunément sur les ambitions du SDALg réalisé préalablement à la demande de Liège Métropole et de la vision FAST 2030 du Gouvernement wallon qui fixe les objectifs de report modal, et intervient dans un contexte d'urgence climatique et sociale inédit qui plaide pour sa mise en œuvre rapide.**

Le RIE montre que le plan d'action du projet de PUM a un impact favorable sur la réduction des émissions de GES, des nuisances sonores et des pollutions atmosphériques liées à la mobilité, et leurs conséquences sur la santé humaine au niveau de l'arrondissement. Il conclut au caractère inacceptable d'une poursuite du scénario 'au fil de l'eau' et à ses conséquences néfastes sur la congestion automobile, la perturbation du réseau TEC, la dégradation de la qualité de vie (pollutions, GES, by-pass sur des voiries inadaptées, etc.) ainsi que ses coûts directs et indirects ou cachés.

Par ailleurs, même si le volet marchandises est évoqué dans le document (liaison Bierset, Projet Carex, agrandissement des écluses, Trilogiport...), le Pôle estime que ce volet est très insuffisant et que les aspects logistiques n'ont pas été suffisamment approfondis. Sans remettre en question l'urgence de la mise en œuvre du projet de PUM présenté, le Pôle recommande de se doter d'une vision complémentaire sur le transport des marchandises.

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

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

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

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

- d'affiner les connaissances en matière de qualité de l'air et de nuisance sonore, de compléter le réseau, de multiplier les mesures et d'en modéliser les résultats pour permettre de mieux suivre les évolutions et mettre en œuvre les mesures les plus pertinentes ;
- de mieux agir sur le long terme, notamment lors des pics de pollution, plutôt qu'envisager des mesures ponctuelles : réduire les véhicules les plus polluants et/ou diminuer les limites de

vitesses (élevées) de façon permanente ou dynamique, développer les Systèmes de Transport Intelligent ; dans l'agglomération, concrétiser une zone de "basses émissions" et mettre en œuvre un programme de végétalisation filtrant davantage l'air ;

- de réaliser un outil stratégique de développement territorial (type schéma de développement communal) sur le territoire de la Ville de Liège afin d'identifier et de prioriser les poches de développement et les actions. Cet outil permettrait de clarifier la position de la Ville tant auprès des investisseurs que des citoyens.