

AVIS n° MOB.19.1.AV

Avis sur le projet de Plan urbain de mobilité de
l'arrondissement de Liège

Avis adopté le 07/01/2019

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 47
pole.mobilite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

AVIS

Réf. : MOB.19.1.AV

Sur le projet de Plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège

DONNEES INTRODUCTIVES

| | |
|--|--|
| <u>Demandeur</u> : | Gouvernement wallon |
| <u>Date de réception de la demande</u> : | - |
| <u>Date de remise d'avis</u> : | 07/01/2019 |
| <u>Préparation de l'avis</u> : | Le 15 novembre, le dossier a été présenté au Pôle par des représentants des bureaux d'études (Mme Sophie Tilman, M. Pierre Tacheron, M. Bruno Bianchet) et de la DGO2 (M. Didier Castagne). Le Pôle s'est réuni les 10 et 19 décembre 2018. |

Brève description du dossier :

Le Plan urbain de mobilité (PUM) de l'agglomération de Liège est un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale. Les 6 ambitions du 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 m² ;
- 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 correspondances à Liège-Guillemins, mise en œuvre de plans de déplacements de zones d'activités.

Les 4 premières ambitions sont tirées du Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège (SDALg) tel que validé par 22 des 24 communes de l'arrondissement.

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

1. COMMENTAIRES GENERAUX

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

Si le Pôle soutient la démarche de réalisation et de concrétisation d'un PUM pour l'agglomération de Liège, il regrette de ne pas avoir été consulté officiellement sur ce document par le Gouvernement. Or, ainsi qu'il l'a fait savoir dans un courrier adressé le 11/07/2018 au Ministre-Président et au Ministre compétent, le Pôle souhaite ardemment être sollicité par le Gouvernement sur les documents stratégiques en matière de mobilité. Il a été constitué avant tout à cette fin et est preneur pour le futur d'une collaboration constructive avec les autorités politiques dans des dossiers cruciaux pour la mobilité et ses incidences sur le développement durable de la région.

Il espère qu'il en sera prochainement ainsi pour des dossiers tels que la Stratégie régionale de mobilité, le Contrat de Service public de l'OTW et les Plans wallons d'Infrastructures et d'Investissements 2019-2024.

Dans l'avis qui suit, le Pôle se concentre essentiellement sur le volet mobilité du projet de PUM, sans se pencher sur les problématiques d'aménagement du territoire, même si certaines de celles-ci influencent la mobilité dans la zone géographique considérée.

Le Pôle juge impérieux et urgent de mener une politique de mobilité ambitieuse et volontariste vu l'ampleur des enjeux socio-économiques, environnementaux et climatiques. La mise en œuvre d'un plan urbain de mobilité dans la principale agglomération régionale en constitue un des volets nécessaires à l'atteinte des objectifs forts annoncés par les autorités politiques. Or le Pôle déplore le positionnement peu clair de l'étude à ce propos, en particulier lorsqu'elle prévoit des extensions de capacités autoroutières tout en poursuivant des objectifs de réduction de la demande de mobilité et de limitation des émissions de gaz à effet de serre. **Les objectifs modaux de la Vision FAST 2030 et le respect des engagements climatiques exigent de prendre des décisions plus nettes au niveau de l'offre routière.** Soit l'étude vise réellement l'atteinte des objectifs évoqués et propose des mesures cohérentes en ce sens, soit son ambition est moindre et il convient de l'affirmer sans équivoque en avant-propos.

Le Pôle, bien conscient de l'ampleur des défis à relever, soutient ardemment la première approche. Si cette option est bien celle poursuivie et que le plan propose de ce fait des actions totalement compatibles avec les objectifs officiels, **le Pôle insiste sur la nécessité impérieuse de prévoir les moyens adéquats, en termes financiers mais aussi de gouvernance, pour sa mise en œuvre.**

D'une part, cette dernière doit impérativement assurer une articulation entre le PUM et les différents plans régionaux de mobilité ou en lien avec la mobilité, dont certains sont actuellement en cours d'élaboration (Stratégie régionale de Mobilité (SRM), Schéma de Développement territorial (SDT)) ou de révision (Schéma régional de Développement commercial (SRDC)). Ainsi, le SDT a notamment pour objectif la maîtrise de la mobilité à l'échelle régionale et le SRDC élabore sa stratégie de développement en fonction de l'accessibilité. Pour le Pôle, le PUM n'est pas le lieu pour prendre des orientations à ces niveaux, mais bien pour mettre en application les stratégies régionales, en parfaite adéquation. A titre d'exemple, cette considération concerne l'éventuelle tarification spécifique pour la liaison CHB alors que des réflexions sont en cours ou devront avoir lieu au niveau régional sur la fiscalité liée à la mobilité.

Par ailleurs, la gouvernance doit être organisée de manière à garantir l'opérationnalisation et la concrétisation des documents stratégiques. Or, en l'état, aucun acteur n'est engagé par la mise en œuvre des actions proposées, laissée à la bonne volonté de chacun. **Le Pôle juge indispensable de**

prévoir des dispositions garantissant l'implication des acteurs concernés dans la démarche, à l'instar par exemple des conventions de mobilité (mobiliteitsconvenanten) conclues en Flandre. Dans ce cadre, l'organisation du pilotage du PUM devra éviter de démultiplier les initiatives et structures et devra s'appuyer au mieux sur les expertises existantes, tout en prévoyant une gouvernance suffisamment forte pour garantir le suivi adéquat des objectifs décrits par le PUM et la cohérence des différents plans, en ce compris l'articulation avec le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège.

Outre le manque relevé de cohérence entre certains des objectifs affirmés et certaines des actions préconisées, le Pôle relève également un déséquilibre dans l'attention accordée aux différentes mesures. Ainsi, à titre d'exemple, les propositions relatives à l'Agence de la mobilité ou à la liaison autoroutière A605 Cerexhe-Heuseux – Beaufays (CHB) sont très développées quand les projets de bus à haut niveau de service (BHNS) ou de corridors vélos structurants le sont nettement moins. Il constate aussi les réserves du RIE à l'égard du projet CHB. Si un choix devait malgré tout être politiquement posé en faveur de la liaison CHB, **le Pôle juge indispensable que les mesures parallèles garantissant le report modal visé dans la Vision FAST 2030 soient effectives antérieurement à la construction de la liaison CHB**. Il attire par ailleurs l'attention sur le fait que le montant consacré à la liaison CHB pourrait être consacré aux investissements nécessaires à ce report modal, en particulier pour les transports en commun (BHNS), les corridors cyclables et le transport suburbain par rail.

Pour le Pôle, le PUM souffre également de la place très limitée donnée au transport de marchandises. Or les mesures prises au niveau de la mobilité des personnes ont des incidences sur le fret et vice-versa, ne fût-ce que par le partage de certains réseaux (routier et ferroviaire essentiellement). La réalisation d'un volet complémentaire sur le transport de marchandises paraît d'autant plus indispensable que la région liégeoise concentre pour partie son développement sur ses atouts logistiques, que d'importants projets aboutis ou à venir la confortent dans ce positionnement de région logistique de première importance, et que des flux conséquents de marchandises empruntent le réseau routier de l'agglomération pour desservir ce pôle industriel majeur de Wallonie et assurer la logistique urbaine. En outre, il paraît surprenant de confirmer la nécessité d'un investissement lourd comme la liaison CHB sans intégrer le transport de marchandises dans la prise de décision.

Par ailleurs, pour le transport de personnes, le Pôle voit dans le projet de PUM tel qu'il est rédigé un document directeur reprenant à de nombreux niveaux des déclarations d'intention qui restent à décliner sur le terrain, sans préciser les moyens de les concrétiser. Il en est notamment ainsi pour les BHNS, les corridors cyclables, la place essentielle de la marche, ou encore l'offre ferroviaire suburbaine. En outre, ces différentes mesures exigeront parallèlement d'importants moyens pour réaménager les espaces publics aux abords des infrastructures concernées, qui devront être également pris en compte.

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

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

Des études complémentaires doivent également être rapidement lancées pour approfondir les actions à mener au niveau des réseaux cyclables et des améliorations à apporter au transport par rail au sein de l'agglomération. De même, le Pôle estime indispensable que soient mises en œuvre les propositions de lignes structurantes (BHNS) issues de et étudiées dans une étude interne de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW). **Sans toutes ces actions, le PUM risque de n'être qu'une étude de plus qui ne trouvera pas sa traduction efficace sur le terrain**.

Toujours dans une logique de concertation dynamique et constructive, le Pôle souhaiterait être consulté le plus en amont possible sur l'étude relative au transport de marchandises et sur le processus qui sera mis en œuvre pour opérationnaliser les mesures adoptées, tant pour la mobilité des personnes que pour celle des marchandises.

2. COMMENTAIRES PARTICULIERS

Remarque préalable : Les commentaires qui suivent portent uniquement sur le volet A de l'enquête publique relative au projet de PUM, en se référant à la numérotation des titres du document.

2.1.1. Perspectives de développement territorial (pages 57 à 61)

Ce point évoque les perspectives pour le développement économique. Les chiffres de superficie sont considérés comme importants. Il y a lieu de nuancer le propos car une part non négligeable de ces superficies en projet est le fait de l'extension de l'aéroport de Liège. Ces zones ont (auront) une affectation économique spécifique, en lien avec l'activité de l'aéroport. Elles ne seront légitimement pas accessibles à toutes les activités économiques. Cette nuance doit être apportée dans le texte car elle permettrait d'appréhender la disponibilité des terrains économiques avec une prise en compte réelle de l'adéquation entre surface et activité économique éligible et, peut-être, de revoir le constat de suffisance de ces terrains à l'échéance visée par le PUM.

2.1.2. Perspectives marche (page 61)

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

- d'avoir une bonne stratégie d'aménagement du territoire et densifier l'habitat, d'organiser la mixité des fonctions (commerces-services) ;
- d'étudier la mobilité piétonne en priorité sur les autres modes et ainsi inverser « la hiérarchie des modes » ;
- d'organiser des cheminements cyclo-piétons (en s'assurant des possibilités d'un bon dialogue entre les deux modes). Les cheminements doivent également être étudiés à l'échelle de l'agglomération pour éviter les « coupures territoriales » par des obstacles, tels que cours d'eau, voie ferrée, voirie, ... ;
- de favoriser l'intermodalité des piétons, et en ce sens, veiller à assurer l'accessibilité des arrêts, des pôles, des relais, ... (ex : localiser systématiquement les points d'arrêts à proximité des carrefours plutôt qu'en section courante, créer des liaisons piétonnes de rabattement vers les transports en commun) ;
- de travailler sur la congestion des TEC aussi par le biais de la marche. Les cartes de transport en commun ou les schémas induisent parfois en erreur les usagers sur les distances réelles entre arrêts. Des informations sur les temps de parcours à pieds entre les stations peuvent être utiles. Il faut raisonner davantage sur les temps de parcours que sur les distances ;
- d'encourager le changement de comportement.

La marche doit être promue non seulement pour son avantage écologique mais aussi pour son avantage en terme de santé publique. Elle est d'ailleurs recommandée par l'OMS.

2.2. Ambitions (pages 72 à 74)

Page 73, l'ambition 3 précise que la reconversion de sites économiques ne doit pas forcément se faire à destination de l'activité économique. Il apparaît très important pour le Pôle que certaines activités économiques recolonisent ces sites car de nombreuses reconversions se sont faites à destination d'autres activités, allant ainsi à l'encontre des besoins identifiés des entreprises et de principes soutenus notamment dans le projet de SDT comme par exemple celui de garantir la mixité des fonctions. Par ailleurs, ce principe de mixité rencontre les objectifs de FAST 2030.

3.1.1. Gestion de la demande : Mettre en place un management de la mobilité (page 81)

Le Pôle s'interroge par rapport à la création locale d'une équipe de sensibilisation. Comme déjà évoqué plus haut, des dynamiques existent au niveau régional. Il serait dommageable que des moyens publics se fassent concurrence alors que des expertises en la matière existent. Des mesures en articulation avec l'existant (mobility managers, centrales de mobilité, Liège Europe Métropole, commission provinciale de sécurité routière,...) doivent être privilégiées sur ce sujet plutôt que de créer les risques d'un chevauchement inefficace de métiers entre différents acteurs de terrain. Ces considérations ne doivent pas obérer le contenu des commentaires généraux relatifs à la nécessité d'une gouvernance générale garante de la cohérence et du suivi des actions.

3.2.1. Mobilité cyclable : Renforcer les réseaux (pages 85 et 86)

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

Néanmoins, il regrette que le PUM ne prévoie pas de manière plus aboutie les « 15 corridors vélos structurants ».

- Quelles liaisons concrètes sur le terrain ? Quels quartiers sont visés ? Quelles zones d'intérêt sont connectées ? Cette approximation ne permet pas d'analyser la pertinence des 15 corridors.
- Aucune précision sur la nature des aménagements – pas de grands principes d'aménagement.
- Aucune précision des modalités de construction précise des itinéraires : échéance, acteurs autour de la table, pilotage des travaux.
- Aucune précision quant aux moyens alloués.

Dans ce contexte, le Pôle rappelle sa demande d'une étude complémentaire concernant le réseau cyclable (cfr commentaires généraux). Par ailleurs, différentes villes européennes (Nantes, Bordeaux, Grenoble, Lyon, Bruxelles, Amsterdam, Copenhague) ont démontré qu'il était possible d'affecter plus d'espace aux modes doux ou aux transports en commun sans nécessairement compenser la perte d'espace pour la voiture.

3.3.1. Transports en commun: Développer, optimiser et hiérarchiser l'offre TEC (pages 89 à 93)

L'étude est trop succincte sur ces éléments. Il conviendrait de reprendre les exigences minimales pour qu'une ligne de BHNS soit efficace (pourcentage du trajet en site propre par exemple), entre autres en faisant référence à l'étude de l'OTW mentionnée plus haut.

Par ailleurs, l'optimisation et la restructuration des lignes TEC en concentrant les moyens où le potentiel est le plus élevé sont nécessaires. Elles doivent aller de pair avec le maintien de services publics adaptés là où l'offre est moins dense. Le Pôle estime très important le rôle de l'Autorité organisatrice du Transport (AOT), récemment créée, pour définir et articuler les services de manière cohérente et efficace.

3.3.2. Transports en commun : Développer l'offre et l'intermodalité ferroviaires (pages 94 à 95)

Le Pôle estime qu'il conviendrait d'augmenter la fréquence des trains plutôt que leur longueur dès lors que des places assises sont encore disponibles même en heure de pointe et que la fréquence actuelle est insuffisante pour capter d'autres motifs de déplacements que les domicile-travail/école. Si l'on veut induire un usage urbain/suburbain du train, il faut une fréquence minimale de 4 trains/heure au plus vite. Le PUM devrait étudier de manière plus fine les fermetures d'arrêts envisagées, de même que les projets de réouverture mériteraient une analyse plus fouillée.

Le Pôle soutient les mesures d'accompagnement proposées pour développer l'usage et l'offre de train, dont la densification et la mixité autour des arrêts (p. 40) et la maîtrise automobile en dimensionnant de manière adéquate le stationnement aux gares de destination et d'origine (p. 95), mais aussi à proximité des Mobipôles.

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

Page 97. Le Pôle estime préférable de s'aligner sur le terme « Mobipôle » repris au Plan Wallon d'Investissement plutôt que de développer un vocabulaire propre pour désigner ces infrastructures multimodales.

3.4.2. Intermodalité : Proposer 10.000 places dans une vingtaine de P+R (pages 98-99)

L'intermodalité est souvent abordée (c'est le cas ici) en termes d'intégration physique des réseaux (infrastructures). Le Pôle estime tout aussi importante l'intégration horaire des réseaux.

Les connexions entre bus et train, prévues dans les PEM, devraient être traitées plus en détail, avec un point d'attention quant aux fréquences (plus élevée pour les bus que pour les trains). Une attention particulière sera portée à ce sujet par l'AOT, entre autres à la lumière des expériences pilotes prévues.

4.1. Mise en œuvre : Actions prioritaires (pages 130 à 133)

Le Pôle s'interroge sur la pertinence de créer une « Agence de la Mobilité ». La valeur ajoutée n'est pas claire par rapport aux rôles et missions attendus des centrales locales de mobilité et de la centrale régionale de mobilité ni par rapport aux missions du SPW et de la nouvelle AOT ou encore de Liège Europe Métropole qui pourrait être renforcée pour assumer certaines missions complémentaires.