

Plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège

Groupe de travail regroupant les différents groupes politiques représentés au Conseil communal d'Esneux : projet d'avis à soumettre au Conseil

Le Groupe de travail consacré au Plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège (PUM) propose au Conseil communal 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 décretaal 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 aux détriments de ces priorités.

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. Approche circulaire/Approche 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.
- f. 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.