



Plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège

Remarques et suggestions





CONTEXTE

Les membres du rassemblement citoyen « agora » (commune d'Esneux) ont souhaité émettre **un avis collectif dans le cadre de l'enquête publique liée au Plan urbain de mobilité de l'arrondissement de Liège**. A ces signataires s'ajoutent quelques citoyens esneutois sensibilisés dans le cadre d'une réunion thématique organisée d'initiative.

De manière générale, le groupement agora adhère largement à la démarche du PUM d'encadrer par une réflexion globale les enjeux de mobilité, ceux propres à nos agglomérations d'Esneux et de Tilff étant largement liés aux déplacements de et vers la métropole liégeoise.

Le souhait de notre échantillon de citoyens rejoint totalement l'ambition de viser un véritable changement modal dans le chef des navetteurs, en particulier vers le vélo (électrique) en complément – ou pas - de transports en commun encore plus présents.

Nos préoccupations invitent aussi à adapter les infrastructures pour davantage d'efficacité et de sécurité pour les usagers dits « faibles ». Certaines de ces questions ressortent du pouvoir local mais aussi du pouvoir régional, étant donné la traversée de la localité par la N633.

Notre commune bénéficie de la présence d'un splendide Ravel. Ses pistes cyclables sont des axes structurants mais insuffisantes et à encore améliorer pour opérer un renversement complet du paradigme de mobilité qui soit en phase avec le caractère résidentiel et touristique de la commune. Différents tronçons de celui-ci ne répondent pas au besoin de mobilité journalier et le manque de points d'accès sécurisés pour plusieurs quartiers en font un outil sous-utilisé ou inadéquat par endroits. Selon nous, la présence du Ravel ne doit pas empêcher de sérieuses démarches liées aux aménagements de la N633.

Nous formulerons ci-après différentes remarques liées au Rapport PUM et au RIE (quid CHB et Tilff, polluants atmosphériques...) et enfin, quelques remarques d'ordre général.

1. REACTIONS LIEES AU RAPPORT DU PUM

3.2.1 MOBILITÉ CYCLABLE : RENFORCER LES RÉSEAUX (P.85 : « DÉVELOPPER 15 CORRIDORS VÉLOS STRUCTURANTS » & P.86 FINALISER LES LIAISONS LONGUES DISTANCE)

- ✓ Intégrer l'**axe « Angleur – Comblain »** comme un de ces corridors nécessitant également un suivi supra-local (**p.85**) et intégrer cette portion comme devant également subir des améliorations de finalisation (**cf. p.86**).
- ✓ Une **simultanéité des efforts**, y compris en 2^e et 3^e couronne, nous semble préférable à la priorisation recommandée liée aux tronçons urbains cf. recommandations suivante en p.85 : *« afin d'offrir une infrastructure crédible aux usagers, il est opportun de finaliser les tronçons urbains avant de développer les continuités en première et en deuxième couronnes »*.
- ✓ En particulier pour l'axe Tilff-Esneux nous demandons d'établir **de véritables « véloroutes »** partout où la largeur des routes le permettra, notamment sur **la N633 de Tilff à Esneux**, et ce dès le moment où le Ravel apparaît comme une solution insatisfaisante au quotidien.
- ✓ En complément, améliorer **l'information et sécuriser les passages permettant de rejoindre le réseau RAVEL (tels que depuis les quartiers de Crèvecoeur et les hameaux plus éloignés tels qu'Avister, Cortil, Fontin, etc.)**.

3.2.2 VÉLOS : DÉVELOPPER LE STATIONNEMENT ET LES SERVICES ET P.133 « PRIORITES POUR LE VELO »

- ✓ Créer **plusieurs parkings et boxs pour vélos, sécurisés et couverts** autour des **quatre arrêts SNCB de la commune** et à différents endroits stratégiques de la commune. Multiplier les dispositifs d'accrochage légers.
- ✓ Inciter un opérateur de **location de vélos électriques** en partage à s'installer autour des gares de Tilff et Esneux, en lien avec **l'université, les hôpitaux, Beaufays, Angleur, Dolembreux, Boncelles, Liège, etc.**
- ✓ Mobilité scolaire : soutenir les initiatives de **« rang cycliste »** encadré : itinéraire, etc.

P.133 « EN TERMES DE DEPLACEMENTS PIETONS, L'ECHELLE DU PUM EST PEU APPROPRIEE » : PAS D'ACCORD !

Nos demandes :

- ✓ **N633** : Améliorer la qualité des **accotements, trottoirs et passages pour piétons** et augmenter leur nombre.
- ✓ **Prise en compte insuffisante des PMR dans le PUM** : intégrer systématiquement **l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)** à toute réflexion liée aux pistes d'aménagements.
- ✓ Multiplier le nombre de **bancs publics**, dans les agglomérations et zones de promenade (Ravel).
- ✓ Réévaluer le projet de **passerelle piétonne** à hauteur de l'avenue des Trois Couronnes.

NAVETTEURS : P.131 : « GARANTIR UNE FREQUENCE DE BASE DE 2 TRAINS/H/S ET 3 TRAINS/H/S AUX HEURES DE POINTES A MINIMA » (P. 131)

- ✓ Notre préoccupation est en effet que la commune s'intègre bien dans un véritable « **RER liégeois** » et notre demande est en effet que l'arrêt des trains directs traversant la commune et monter à **deux à trois trains par heure** de et vers l'agglomération liégeoise.
 - **Proposition concrète** : sollicitation en particulier des **deux trains P**, provenant (ou à destination) de Gouvy, pour qu'ils fassent arrêt dans une ou plusieurs gares de la commune dont on note le passage, **par exemple, à 5h58, 6h34 et 7h38 à hauteur d'Esneux**. Il semblerait à tout le moins nécessaire que ces trains fassent arrêt à Tilff et à Esneux (entité d'Esneux 13000 hab.), ce qui ne modifierait en rien leur temps de parcours. On notera que depuis le plan IC-IR de 1984, les trains en provenance (et à destination) de Luxembourg font arrêt à Poulseur (entité de Comblain-au-Pont, 5370 hab. et qui bénéficie déjà de l'arrêt à Rivage) et à Angleur, cette dernière étant déjà très bien desservie par les lignes de l'Ourthe et de la Vesdre, sans compter les lignes de bus. Il en va de même pour l'heure de pointe du soir).

P.91 OPTIMISER L'OCCUPATION DES BUS DESSERVANT LE SART-TILMAN

- ✓ Améliorer les **correspondances entre les lignes de bus « 377 », ligne de la vallée, et le bus « 28 »**, qui monte de Tilff vers le Sart-Tilman. La correspondance avec le train devrait aussi être mieux étudiée.

P. 131 PRIORITÉS POUR LE RÉSEAU DE TRANSPORTS PUBLICS D'ARRONDISSEMENT

- ✓ **Pérenniser et améliorer l'offre de parkings autour des arrêts ferroviaires de la commune**. En particulier : pérenniser le parking de la gare d'Esneux ; structurer l'offre de parkings à l'arrêt de Mery et intégrer une offre de parkings suffisante dans le cadre des travaux autour du nouveau pont de Tilff.
- ✓ Augmenter le nombre de **places de parking dynamiques de courte durée** à proximité des commerces.

P. 110 : RÉINVENTER L'URBANISATION DES GRANDS AXES DES VOIRIES RÉGIONALES (FIGURE 91 : « DU ROND POINT DE TILFF JUSQU'AU PONT D'ESNEUX)

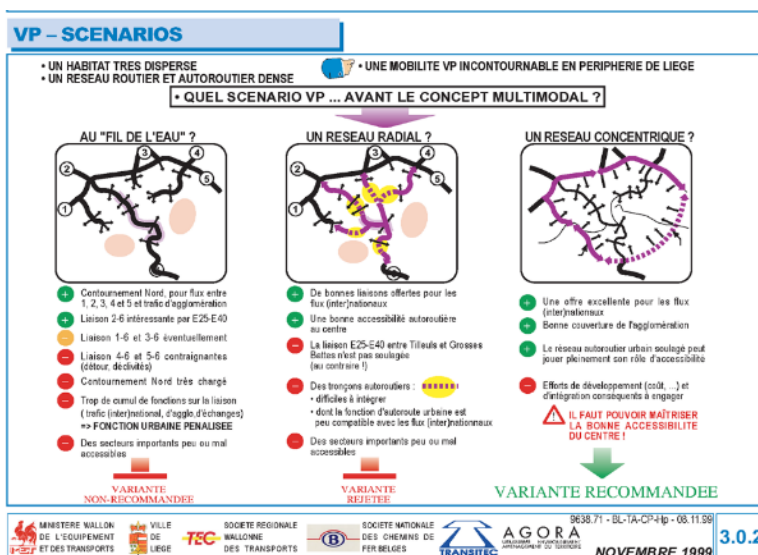
- ✓ Adopter une **politique de contrôle proactive de la vitesse** sur tout le territoire de la commune, notamment près des écoles et installer **un ou plusieurs contrôles de vitesse** sur la N633 dans les zones critiques : près des écoles de Tilff et d'Esneux, zones 70km/h,...
- ✓ Evaluer la pertinence de maintenir à **70km/h les deux tronçons de Tilff à Méry et de Méry à Esneux** : selon nous une telle vitesse participe à la mise en danger des cyclistes, riverains, usagers du bus, crée davantage de nuisances sonores et de pollution atmosphérique, dans une zone dont l'urbanisation croissante incite à évaluer cette norme datant d'avant cette densification (souhaitée par ailleurs). Une vitesse moindre améliore par ailleurs la fluidité du trafic. Cette limitation à 50km/h pourrait aussi dissuader un certain trafic de transit.
- ✓ Installer un **feu intelligent au carrefour de la rue du pont à Méry** pour sécuriser la traversée du village.
- ✓ Appliquer une **tolérance zéro par les forces de police présentes en matinée**.
- ✓ Installer des **dispositifs ralentisseurs** aux abords des écoles : dessins 3D, silhouettes dissuasives, feux rouges intelligents, ralentisseurs non-newtoniens, etc. en étudiant la **pertinence des priorités** dans les quartiers résidentiels.
- ✓ Placement de **lisses de sécurité** pour les motards aux endroits critiques.

2. REACTIONS LIEES AU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES (RIE) DU PUM

1. DEMANDE D'ECLAIRCISSEMENT SUR LES CRAINTES LIES A UN VIADUC AU DESSUS DE TILFF

6.2.2 ACTUALISATION DES ENJEUX DE CAPACITÉ SUR LE RING NORD ET LE TUNNEL DE COINTE

Le schéma présent en page 164 (infra) prône un **réseau concentrique autour de Liège** qui, selon notre compréhension, verrait une liaison **autoroutière « Beaufays – Tilff – Bonnelles – Seraing »** compléter le ring liégeois en cas de réalisation de la liaison CHB, largement présentée par ailleurs. Si le plaidoyer de mobilité pour CHB et les contre-arguments environnementaux autour de celui-ci sont nombreux et étayés, aucune autre forme d'accompagnement ou de commentaire ne fait mention de ce schéma qui verrait une liaison autoutière partir de la E25 vers la route du Condroz, via Tilff (réseau concentrique, à droite) :



87: Extrait Plan de déplacement de la Ville de Liège- rapport d synthèse – éléments de base du concept – volet VP

Cette perspective mérite selon nous éclairage :

- Une telle liaison est-elle encore sérieusement envisagée en cas de réalisation de CHB ?
- Si oui, quel en serait le tracé prévisionnel ?
- Des études environnementales ont-elles déjà été réalisées autour de ce projet ?
- Un coût a-t-il été estimé ?

Auriez-vous l'amabilité de répondre à ces questions ?

2. DEMANDE D'ETUDE RELATIVE AUX POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES MISES EN LUMIERE

Vu ces passages :

P. 204 Situation NO2 en 2016

Concentrations moyennes annuelles en NO2 en 2016 en Wallonie. (Source Impact environnemental et sanitaire des émissions du transport routier en Wallonie - CELINE)

A une résolution de 1x1 km², aucun dépassement de la norme commune OMS et UE de 40µg/m en moyenne annuelle n'est observé en Wallonie. Cependant à plus fine échelle, il peut y avoir très localement quelques dépassements. C'est le cas pour l'arrondissement de Liège, le long de la E25 Loncin - Tilff, du tronçon de la E42 Loncin - Barchon et, dans une moindre mesure, le long de la A25 depuis Droixhe jusqu'à l'échangeur de Cheratte. Il faut savoir que 50% des émissions de NOx sur le territoire wallon sont dues au trafic routier.

PP. 206-207 : Black Carbon

Le carbone noir (Black Carbon : BC) fait partie des PM_{2,5}. Il est issu de la combustion incomplète de combustibles fossiles et de la biomasse, il est de ce fait fortement lié aux émissions du transport routier.

Selon un rapport d'une étude de l'ISSEP, de par sa très petite taille le BC peut pénétrer dans le système respiratoire ainsi que dans le sang. Des études ont d'ailleurs montré l'existence d'un lien entre la mortalité cardio-pulmonaire et l'exposition au BC. De plus, le BC semble être un bon transporteur de substances chimiques (métaux lourds, hydrocarbures aromatiques polycycliques, ...) dont leur toxicité varie. Il est donc nocif pour la santé. Il est également cité régulièrement comme polluant climatique à courte durée de vie. Les concentrations les plus importantes se situent aux mêmes endroits que précédemment, c'est-à-dire dans les zones urbaines les plus denses : à Liège, Charleroi, Mons et Tournai.

A Liège, l'augmentation des concentrations de BC dues aux autoroutes atteint un maximum de 3.5 µg/m³ à la sortie du tunnel de Cointe. Les segments les plus polluants restent le tronçon de la E42 Loncin-Herstal et le tronçon de la E25 entre Loncin et Tilff. Un incrément > 1 µg/m est observé sur ces tronçons très encombrés jusqu'à une distance d'environ 300 m de l'autoroute.

En conséquence, nous formulons la demande **qu'une étude de la qualité de l'air soit effectuée**, en collaboration avec l'ISSEP, pour effectuer la prolongation de ces mesures des polluants atmosphériques et des taux de NOX et particules fines aux alentours des axes de circulation, **en particulier depuis les sorties autoroutières de Tilff et aux abords de la N633 vers Comblain.**

3. ATTENTION ENVIRONNEMENTALE

Vu ce passage :

Couloirs de mutabilité et zones leviers

Les pertes d'opportunité pour la biodiversité seront surtout concentrées dans les couloirs de mutabilité et les zones leviers, qui rassemblent beaucoup d'actions en un espace d'étendue réduite. Le développement du projet de PUM tel qu'il est présenté risque d'y affecter le réseau écologique de l'Arrondissement de Liège. Les impacts seront directs par emprise du bâti et perte de connectivité directe mais également indirects avec une perte de potentiel de développement du réseau écologique. Il est particulièrement important de prêter attention au potentiel de développement de la biodiversité dans trois de ces zones : le Couloir Vallée de la Vesdre (Confluence), le Couloir Bassenge et le Couloir Esneux-Tilff.

Ces zones présentent des densités importantes de zones centrales du réseau écologique, avec les réseaux thématiques des milieux prioritaires. Les zones centrales du réseau écologique se trouvant sous l'emprise du Couloir Vallée de la Vesdre (Confluence) représentent 424 ha, c'est-à-dire 6 % de la surface de zones centrales de l'Arrondissement de Liège. Le couloir de mutabilité de Bassenge empiète sur 479 ha, soit 7 % de la surface totale de zones centrales du réseau écologique global du territoire de l'Arrondissement de Liège. Le couloir de mutabilité Esneux-Tilff, quant à lui, recouvre 776 ha, soit 12% de la surface des zones centrales de l'Arrondissement.

En conséquence, nous formulons la demande que **le suivi urbanistique régional des projets d'aménagements du territoire sur Esneux-Tilff se montre particulièrement vigilant suite à la densification urbaine constatée ces dernières années.**

Vu le nombre de projets récents et ses impacts **certains en termes d'environnement et de mobilité pour ces prochaines années**, il nous semblerait cohérent qu'une politique restrictive en termes d'urbanisme de masse – à tout le moins temporaire à l'horizon 2030 – soit appliquée afin que la commune absorbe les effets secondaires de la densification actuelle et que ce phénomène ne mette pas à mal les efforts déployés par le PUM pour répondre aux défis de mobilité.

3. REMARQUE GENERALE

La période de consultation publique liée au PUM ne nous semble pas avoir permis à une part suffisante de la population d'être informée, et encore moins d'en prendre connaissance.

Au vu des enjeux liés au PUM et la trajectoire temporelle dans laquelle il s'inscrit depuis plus de dix ans, il ne nous semble pas déraisonnable d'accorder plus de temps à la consultation des premiers intéressés.

En conséquence nous suggérons :

- **Organisation d'une séance d'information** publique par le SPW dans **CHACUNE des 24 communes de l'arrondissement de Liège.**
- La **prolongation de période de consultation publique** d'une durée six à neuf mois.

CONTACT :

contact@agora4130.be

SIGNATAIRES :

- HARDY Jérôme, Trou Lina, 5 4130 Esneux
- PERET Jeremy, Allée de la Fraineuse, 4 4130 Esneux
- INTROVIGNE Vincent, rue du Cimetière, 5A 4130 Esneux
- MWAMBA Nsimba, Rue d'Angleur, 18 4130 Esneux
- STERNOTTE Willy, Montfort, 7A 4130 Esneux
- LAMALLE Philippe, Rue Parc du Mary, 22 4130 Esneux
- SPINEUX Céline, Rue de Poulseur, 39 4130 Esneux
- SIMON Olivier, Chemin d'Amostrennes, 24 4130 Esneux
- SIMON José, Chemin d'Amostrennes, 24 4130 Esneux
- ...