

# PICM DE BEYNE- HEUSAY, FLÉRON ET SOUMAGNE



## PHASE 2 – DÉFINITION DES OBJECTIFS

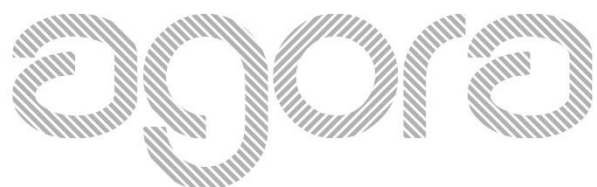
21 OCTOBRE 2024

agora

Version	Date	Description	Ref. Interne	Directeur de projet	Chef de projet
04	21.10.2024	Type de rapport : Rapport phase 2	4597_rapport_phase2_V4	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
03	05.09.2023	Type de rapport : Rapport phase 2	4597_rapport_phase2_	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
02	30.03.2023	Type de rapport : Intermédiaire / Final / Suite correction date	4597_rapport_phase_2_word	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN
01	01.02.2023	Type de rapport : Rapport phase 2 présenté au CT	4597_PICM_Beyne-Heusay_Fleron_Soumagne_Phase2_rapport_V1ppl.pptx	Paul PLAK	Brigitte LORIDAN

Ont participé à la rédaction de ce document :

- **Paul PLAK** – Directeur de projet
- **Brigitte LORIDAN** – Cheffe de projet
- **Matteo HINANT** – Chargé d'études



Avenue Van Volxem, 79 - B-1190 Bruxelles  
Tél. : + 32 2 779 13 55 - Fax : + 32 2 779 22 75  
<http://www.agora-urba.be>

# TABLE DES MATIÈRES

<b>1</b>	<b>ENJEUX</b>	<b>5</b>
<b>1.1</b>	<b>Enjeux Stratégiques</b>	<b>5</b>
1.1.1	Un PiCM intégré dans la hiérarchie des documents préexistants	5
1.1.2	Les axes structurants et la vision transversale du territoire des trois communes	5
1.1.3	Le territoire comme un dégradé de la métropole liégeoise	5
1.1.4	Diminuer une part modale de la voiture écrasante et penser multimodal	6
1.1.5	Améliorer la situation des modes actifs particulièrement aux abords des écoles	6
<b>2</b>	<b>OBJECTIFS</b>	<b>7</b>
<b>2.1</b>	<b>Piétons et PMR</b>	<b>7</b>
2.1.1	Objectifs	7
2.1.2	Valeur cible	7
2.1.3	Indicateurs de réalisation et d'impact	7
<b>2.2</b>	<b>Vélo</b>	<b>8</b>
2.2.1	Objectifs :	8
2.2.2	Valeur cible	8
2.2.3	Indicateurs de réalisation et d'impact	8
<b>2.3</b>	<b>Transports en commun</b>	<b>9</b>
2.3.1	Objectifs	9
2.3.2	Valeur cible	9
2.3.3	Indicateurs de réalisation et d'impact	9
<b>2.4</b>	<b>Intermodalité</b>	<b>10</b>
2.4.1	Objectifs	10
2.4.2	Valeur cible	10
2.4.3	Indicateurs de réalisation et d'impact	10
<b>2.5</b>	<b>Transport de marchandises</b>	<b>11</b>
2.5.1	Objectifs	11
2.5.2	Indicateurs de réalisation et d'impact	11
<b>2.6</b>	<b>Mobilité scolaire</b>	<b>12</b>
2.6.1	Objectifs	12
2.6.2	Valeur cible	12
2.6.3	Indicateurs de réalisation et d'impact	12
<b>2.7</b>	<b>Voiture particulière</b>	<b>13</b>
2.7.1	Objectifs	13
2.7.2	Valeur cible	13
2.7.3	Indicateurs de réalisation et d'impact	13
<b>2.8</b>	<b>Stationnement</b>	<b>14</b>
2.8.1	Objectifs	14
2.8.2	Indicateurs de réalisation et d'impact	14
<b>2.9</b>	<b>Gestion de l'offre</b>	<b>15</b>
2.9.1	Objectifs	15

*Phase 2 : Objectifs*

2.9.2	Indicateurs de réalisation et d'impact _____	15
<b>2.10</b>	<b>Gestion de la demande – Aménagement du territoire _____</b>	<b>15</b>
2.10.1	Objectifs _____	15
2.10.2	Indicateurs de réalisation et d'impact _____	15
<b>2.11</b>	<b>Amélioration de la qualité de vie _____</b>	<b>16</b>
2.11.1	Objectifs _____	16
2.11.2	Indicateurs de réalisation et d'impact _____	16
<b>2.12</b>	<b>délais _____</b>	<b>16</b>
<b>3</b>	<b>SYNTHÈSE DES ENJEUX _____</b>	<b>17</b>

Carte de synthèse des enjeux

# 1 ENJEUX

---

Les enjeux sont les conclusions établies dans la phase 1 à la suite du diagnostic de la situation existante.

## 1.1 ENJEUX STRATÉGIQUES

### 1.1.1 UN PiCM INTÉGRÉ DANS LA HIÉRARCHIE DES DOCUMENTS PRÉEXISTANTS

Le présent PiCM doit correspondre aux enjeux établis par les documents d'orientation déjà approuvés tels que :

- Le décret relatif à la mobilité durable du 1<sup>er</sup> avril 2004 qui a inclus le principe STOP en novembre 2022 ;
- La vision FAST 2030 issues de la Politique de Mobilité régionale wallonne ;
- Le Schéma de Développement Territorial de l'Arrondissement de Liège de 2017, qui vise à un rééquilibrage de l'urbanisation dans la métropole liégeoise ;
- Le PUM de Liège de 2019 qui a pour ambition de repenser la mobilité de l'agglomération de Liège dans son ensemble avec en ligne de mire l'arrivée du tram ;
- L'étude Transamo de l'OTW et du TEC de février 2019.

### 1.1.2 LES AXES STRUCTURANTS ET LA VISION TRANSVERSALE DU TERRITOIRE DES TROIS COMMUNES

Le contexte géographique de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne, comme lieu de convergence sur le plateau, entraîne des conséquences en termes de mobilité. Conscientes que la majorité des flux sont intercommunaux, voire internationaux, les Communes souhaitent aborder le domaine de la mobilité en collaboration.

Les communes sont parcourues par de nombreuses voiries importantes et la principale est la N3 qui traverse les centres urbains de chacune d'entre elles. L'enjeu est de gérer le trafic parasite Nord-Sud et le flux de trafic sur la N3 afin d'en améliorer la fluidité.

Le RAVeL 38 est également fort important et traverse d'Est en Ouest les trois centres urbanisés.

Pour diversifier les modes de déplacements, il faut laisser de l'espace à d'autres usagers que les seuls automobilistes. Le RAVeL doit être développé pour devenir l'élément moteur et fédérateur pour étendre le réseau cyclable et piétonnier sur le reste du territoire des trois communes.

### 1.1.3 LE TERRITOIRE COMME UN DÉGRADÉ DE LA MÉTROPOLE LIÉGEOISE

Les trois communes se caractérisent par un dégradé en termes d'urbanité à mesure que l'on s'éloigne de Liège ce qui conduit à l'émergence de situations spécifiques ; l'est a tendance à gagner en population et l'ouest à stagner, situation visible également dans l'ensemble de la métropole de Liège.

L'enjeu de la métropole liégeoise est une structuration de son territoire via une politique des pôles et des noyaux existants.

Une dynamique doit être mise en place dans les trois territoires pour intensifier ceux-ci (urbanisation et diversification fonctionnelle) à proximité des services et transports en commun en y encourageant les projets.

*Phase 2 : Objectifs*

Celle-ci permettra un renforcement de l'attractivité des centres urbains tout en améliorant l'espace public et par conséquent le cadre de vie.

#### **1.1.4 DIMINUER UNE PART MODALE DE LA VOITURE ÉCRASANTE ET PENSER MULTIMODAL**

Près de 90% des déplacements s'effectuent en voiture. Ce taux particulièrement haut s'explique notamment par des raisons structurelles : les lignes TEC ne desservent pas le territoire de façon optimale et les infrastructures pour les modes actifs commencent à voir le jour.

La vision FAST 2030 devra être mise en œuvre différemment en fonction de la portion de territoire concerné. L'enjeu est de diminuer les déplacements de la voiture individuelle. Dans le cadre de celui-ci, les trois Communes devront mettre en place une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes où la promotion des modes actifs devient un élément structurant.

L'arrivée du tram et du Busway jusqu'à Fléron et la présence du RAVeL sont des opportunités pour ce qui est du développement de Mobipoints/Mobipôles sur le territoire étudié.

Il faut continuer sur cette lancée, les marges d'améliorations sont encore grandes.

#### **1.1.5 AMÉLIORER LA SITUATION DES MODES ACTIFS PARTICULIÈREMENT AUX ABORDS DES ÉCOLES**

Les écoles sont souvent concentrées dans des zones géographiques relativement denses ce qui crée des problèmes de circulation à l'entrée et à la sortie des écoles. Ces déplacements sont précisément localisés et définis dans le temps, ce qui est un levier pour trouver des pistes de solutions. Les solutions passeront par une amélioration des infrastructures des modes actifs et aussi par des changements de comportement.

## 2 OBJECTIFS

---

### 2.1 PIÉTONS ET PMR

Le réseau piéton dans les trois communes souffre de discontinuité et d'un problème de lisibilité.

#### 2.1.1 OBJECTIFS

- ✓ Augmenter la part modale des piétons ;
- ✓ Prioriser les aménagements nécessaires des cheminements piétons et les concentrer suivant un réseau structurant préétabli ;
- ✓ Sécuriser les cheminements piétons ;
- ✓ Motiver les usagers de l'espace public à marcher ;
- ✓ Réguler et organiser le stationnement des voitures hors trottoir ;
- ✓ Se préparer aux changements à venir.

#### 2.1.2 VALEUR CIBLE

Atteindre une part modale de la marche de

- 7% pour Beyne-Heusay grâce à la ligne Busway ;
- 7% pour Fléron grâce à la ligne Busway ;
- 4% pour Soumagne qui reste plus rurale.

#### 2.1.3 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Mètres de voirie du réseau structurant piéton aménagés correctement (tous types d'aménagements confondus) – cartographie évolutive à partir de l'inventaire du diagnostic ou autre Plan Trottoir (Fléron) – cartes établies dans la phase 3 - shapefiles Qgis ou uMap ;
- Mètres de voirie conformes aux normes PMR dans un rayon de 1 km autour des pôles et préférentiellement les écoles ;
- Nombre de traversées piétonnes conformes aux normes PMR – cartographie évolutive à partir d'un inventaire des traversées des carrefours le long du réseau structurant piéton ;
- Qualité des aménagements piétons aux Mobipoints/Mobipôles ;
- Part modale des enfants se rendant à pied à l'école – voir enquêtes de déplacements scolaires ;
- Part modale des piétons dans des déplacements domicile-travail – voir enquêtes Monitor du SPF tous les 3 ans ;
- Flux de piétons aux abords du Mobipoints/Mobipôles majeur de la Commune – comptages manuels réguliers avant et après aménagements.

## 2.2 VÉLO

Le réseau cyclable dans les communes souffre d'un manque d'infrastructures cyclables.

Le RAVeL agit comme une véritable colonne vertébrale et connecte les différents cœurs urbanisés du territoire.

### 2.2.1 OBJECTIFS :

- ✓ Augmenter la part modale des vélos ;
- ✓ Établir un réseau cyclable structurant primaire et secondaire sur lequel les efforts d'aménagements doivent être concentrés en concertation entre communes pour desservir les pôles générateurs de déplacements des 3 communes ;
- ✓ Sécuriser les cheminements cyclables ;
- ✓ Motiver les usagers de l'espace public à pratiquer le vélo au quotidien ;
- ✓ Adapter les infrastructures aux normes ;
- ✓ Augmenter l'offre de stationnement pour vélo ;
- ✓ Prendre en compte l'arrivée de la future ligne Busway sur la N3.

### 2.2.2 VALEUR CIBLE

Atteindre une part modale du vélo de :

- 3% pour Beyne-Heusay au vu de la déclivité du territoire ;
- 3% pour Soumagne au vu de sa ruralité ;
- 5% pour Fléron grâce à son pôle d'activités, aux infrastructures existantes et à la densité du centre de la commune.

### 2.2.3 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Kilomètres de voiries du réseau cyclable structurant aménagés correctement (tous types d'aménagements confondus) – cartographie évolutive à partir de l'inventaire du diagnostic – carte établie dans les phases 3 - shapefiles Qgis ou uMap ;
- Nombre de pôles générateurs de déplacements équipés d'infrastructure de stationnement vélo ;
- Part modale des enfants se rendant à l'école à vélo : suivant les enquêtes scolaires (tous les 5 ans) ;
- Flux de vélos sur le RAVeL : comptages annuels ;
- Taux d'occupation des infrastructures de stationnement vélo : dès leur placement et tous les 2 ans ;
- Part modale des déplacements domicile-travail dans les recensements fédéraux - Part modale des déplacements domicile-travail de l'enquête Monitor- juillet 2022 et suivantes.



## 2.3 TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau de transports en commun est basé sur les bus dans les 3 communes. Au vu de la structuration de la densité du territoire, il est relativement développé mais souffre d'un problème de fréquences.

Le redéveloppement du réseau de bus de la métropole liégeoise est une opportunité pour redéployer les transports en commun et concurrencer la voiture personnelle.

### 2.3.1 OBJECTIFS

- ✓ Augmenter la part modale des transports en commun et cibler les 24-65 ans ;
- ✓ Bien aménager les arrêts, notamment en respectant les normes PMR, afin d'améliorer le confort des temps d'attente ;
- ✓ Promouvoir l'usage des transports en commun en lien avec les gares ferroviaires ;
- ✓ Améliorer la couverture et la fréquence du réseau de transports ;
- ✓ Anticiper l'arrivée du Busway pour lui permettre d'atteindre ses objectifs ;

### 2.3.2 VALEUR CIBLE

Au vu de l'émergence d'une nouvelle offre de transports en commun, la part modale cible sera différenciée selon les communes ;

- 10% à Beyne-Heusay au vu de sa proximité avec Liège ;
- 15% pour Fléron grâce à la structure du transport en commun dans la commune ;
- 7% pour Soumagne en l'absence de la ligne de Busway.

### 2.3.3 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Nombre de montées aux arrêts (données TEC annuelles) ;
- Nombre d'abonnés 24-65 ans (données TEC annuelles) ;
- Vitesse commerciale du Busway et des lignes ordinaires (dès 2027) ;
- Nombre d'arrêts correctement équipés dès 2023 ;
- Part modale des transports en commun dans les déplacements domicile-travail du recensement fédéraux et enquête Monitor du SPW + enquête Monitor tous les 3 ans ;
- Augmentation significative des usagers (données TEC) ;
- Diminution de la part modale des voitures sur la N3 (comptage par caméras Telraam).

## 2.4 INTERMODALITÉ

Cette thématique reprend évidemment toutes les autres.

### 2.4.1 OBJECTIFS

- ✓ Favoriser l'intermodalité en permettant des changements de modes faciles et confortables. Pour ce faire, il est important d'avoir une vision holistique sur les défis de mobilité ;
- ✓ Motiver la population active à se déplacer autrement qu'en voiture individuelle ;
- ✓ Améliorer la coordination entre les différents opérateurs de transports et les services publics.

### 2.4.2 VALEUR CIBLE

Voir celles des transports en commun couplées à celles des modes actifs.

### 2.4.3 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Nombre de Mobipoints/Mobipôles ;
- Nombre de vélos stationnés aux Mobipoints/Mobipôles ; ;
- Nombre de voitures stationnées au P+R ;
- Statistiques de fréquentations des lignes TEC et gares SNCB ;
- Nombre de montées dans les bus aux Mobipoints/Mobipôles.

## 2.5 TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'organisation du trafic poids lourds doit rester un élément central afin de permettre le respect de la hiérarchisation des voiries telle que définie en phase 3.

### 2.5.1 OBJECTIFS

- ✓ Maintenir le trafic des poids lourds sur les voiries adaptées à ce charroi ;
- ✓ Eviter le trafic des poids lourds dans les quartiers à apaiser ;
- ✓ Organiser les transports de marchandises et de livraisons de colis.

### 2.5.2 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Comptages dans des endroits clé de la commune - caméras Telraam ;
- Nombres de PV dressés par la zone de Police ;
- Nombre d'armoires à colis installées et de points relais.

## 2.6 MOBILITÉ SCOLAIRE

Les abords d'écoles sont tous congestionnés aux heures d'entrée et de sortie des classes. Cependant en dehors des jours scolaires, il n'y a plus de problèmes.

### 2.6.1 OBJECTIFS

- ✓ Assurer la sécurité des modes actifs aux abords des écoles ;
- ✓ Améliorer les aménagements aux abords des écoles ;
- ✓ Modifier les comportements pour réduire la part modale de la voiture dans les déplacements domicile-école ;
- ✓ Augmenter les parts modales des modes actifs dans les déplacements domicile-école.

### 2.6.2 VALEUR CIBLE

C'est grâce aux actions menées au niveau scolaire que l'on pourra améliorer les parts modales des déplacements à pied, à vélo et en bus au vu du contexte de changements de comportement des futures générations lié à l'actualité telle que le dérèglement climatique, la pollution, la surconsommation, ....

Voir les valeurs cibles des thématiques précédentes.

### 2.6.3 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Mètres de voirie aménagées correctement aux abords des écoles ;
- Nombre de stationnements vélos dans et devant les écoles ;
- Nombre de pédibus et vélobus fonctionnels ;
- Nombre de rues scolaires opérationnelles et durables ;
- Nombre de classes ayant assisté au brevet cycliste, tout réseau confondu : tous les ans ;
- Nombre d'écoles ayant un référent mobilité dans l'équipe éducative ;
- Parts modales des piétons, vélos, transport en commun, voitures issues des enquêtes de déplacements scolaires ;
- Taux d'occupation des infrastructures de stationnement vélo dans les écoles : comptages réguliers en fonction de la météo et des saisons ;
- Nombre de plans de déplacements scolaire : tous les 5 ans ;
- Nombre d'élèves en possession d'un abonnement de bus.

## 2.7 VOITURE PARTICULIÈRE

Les trois communes, au vu de l'aménagement de leur territoire, sont assez dépendantes de la voiture. Il faudra être efficace et persévérant pour arriver à renverser la tendance du tout à la voiture qui perdure depuis plusieurs générations.

### 2.7.1 OBJECTIFS

- ✓ Diminuer la part modale de la voiture individuelle ;
- ✓ Maitriser le réseau viaire dans son ensemble afin d'éviter le trafic indésiré dans les quartiers résidentiels et permettre la cohabitation entre tous les modes ;
- ✓ Définir la hiérarchie du réseau viaire ;
- ✓ Adapter le gabarit des voiries à leur fonction désirée ;
- ✓ Encourager la pratique des modes actifs pour les courts déplacements ;
- ✓ Encourager l'utilisation des transports en commun ;
- ✓ Inciter les sociétés à établir des plans de déplacements d'entreprises.

### 2.7.2 VALEUR CIBLE

Réduction de la part modale de la voiture en fonction de l'augmentation des parts modales des piétons, cyclistes et transports en commun.

### 2.7.3 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Données des analyseurs de trafic placés à des endroits stratégiques : placements avant et après travaux – en fonction des dispositions ;
- Résultats des caméras Telraam distribuées et accessibles sur le net – en cours ;
- Nombre d'excès de vitesse enregistrés par les services de Police via les PV – statistiques Police ;
- Nombre de rues aménagées en zone 30 et espace partagé – inventaire à mettre à jour – outil Qgis ou uMap ;
- Nombre d'accidents enregistrés par les services de Police- statistiques Police ;
- Parts modales des déplacements domicile-travail du recensement fédéral tous les 10 ans ;
- Parts modales des déplacements de loisirs de l'enquête Monitor du SPF tous les 3 ans.

## 2.8 STATIONNEMENT

Les trois communes souffrent d'une pression sur le parking ce qui pose des problèmes quant à la circulation, notamment sur la N3 où les manœuvres de stationnement entraînent des ralentissements ou encore dans certaines centralités villageoises. Cependant, une augmentation de l'offre en stationnement risquerait d'avoir pour effet un appel d'air et donc une augmentation de la pression automobile.

Comme évoqué dans le volet « mobilité scolaire », le stationnement aux abords des écoles est également un problème conséquent et certaines entreprises rencontrent cette problématique.

### 2.8.1 OBJECTIFS

- ✓ Maintenir une offre de stationnement en espace public adaptée à la demande ;
- ✓ Eviter le phénomène de voiture tampon ;
- ✓ Assurer du stationnement en site privé pour les futurs projets immobiliers en fonction de l'offre en mobilité de la zone concernée ;
- ✓ Optimiser l'espace public en stationnement tout en respectant le principe STOP ;
- ✓ Rappeler les bonnes pratiques.

### 2.8.2 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Nombre de places de stationnement public et taux d'occupation ;
- Nombre de places de stationnement dédiées au co-voiturage et taux d'occupation ;
- Nombre de PV pour stationnement illicite et non-respect des zones bleues.

## 2.9 GESTION DE L'OFFRE

Afin d'abaisser la part modale de la voiture individuelle, il faut diversifier l'offre de modes de transports et du stationnement à proximité des arrêts et la faire connaître.

### 2.9.1 OBJECTIFS

- ✓ Diversifier les services de mobilité en veillant à ce qu'ils répondent aux besoins de la population ;
- ✓ Informer la population sur chaque nouveau service ou aménagement réalisé à son attention en utilisant tous les modes de communication adaptés au public cible ;

### 2.9.2 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Nombre de visites des sites internet, page Facebook ;
- Nombre d'adhérents à un système d'autopartage ;
- Nombre d'opérateurs disponibles sur le territoire ;
- Taux d'occupation des places de co-voiturage.

## 2.10 GESTION DE LA DEMANDE – AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Afin de permettre un développement durable du territoire, il est important de maîtriser l'urbanisation et donc d'anticiper les demandes de mobilité potentielles associées à ces nouveaux logements et équipements mais aussi d'anticiper les changements de comportement spontanés des habitants.

### 2.10.1 OBJECTIFS

- ✓ Maîtriser l'urbanisation et l'organiser autour des centres ;
- ✓ Maîtriser la mobilité engendrée par les nouveaux projets immobiliers ;
- ✓ Organiser les services communaux pour traiter les demandes en concertation ;
- ✓ Impliquer les habitants et associations citoyennes aux réflexions et à la gestion de la Commune en matière de mobilité.

### 2.10.2 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Nombre de permis/an octroyés avec l'avis du responsable mobilité ;
- Nombre de réunions des divers comités de suivi PIWACY, PIMACI, de la CCATM, ... ;
- Existence d'une locale Gracq, ProVélo, Tous à Pied, ...

## 2.11 AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE

Pour améliorer la qualité de vie dans le territoire, il est important d'aménager l'espace public pour le faire correspondre à sa fonction en apaisant la circulation et en sécurisant les usagers.

### 2.11.1 OBJECTIFS

- ✓ Délimiter tous les quartiers où il faut assurer un apaisement : zone résidentielle, zone de rencontre ;
- ✓ Coordonner les limitations de vitesse de toutes les voiries suivant leur fonction ;
- ✓ Suggérer des exemples d'aménagements de voiries avec des dispositifs ralentisseurs de vitesse ou dissuasifs comme exemples à multiplier partout où ces dispositifs sont jugés nécessaires.

### 2.11.2 INDICATEURS DE RÉALISATION ET D'IMPACT

- Nombre de dispositifs ralentisseurs : trottoir traversant, plateau, ... ;
- Nombre d'esquisses du PiCM exécutées ;
- Nombre d'esquisses du PiCM ayant servi à d'autres réalisations d'aménagements ;
- Densification des noyaux d'habitat ;
- Appréciation des habitants à la suite des aménagements réalisés.

## 2.12 DÉLAIS

Les délais estimés pour atteindre les objectifs dépendent de la durée pour réaliser les fiches actions.

Dès lors, les délais sont estimés au niveau des actions qui dépendent parfois de paramètres que la Commune ne maîtrise pas nécessairement.

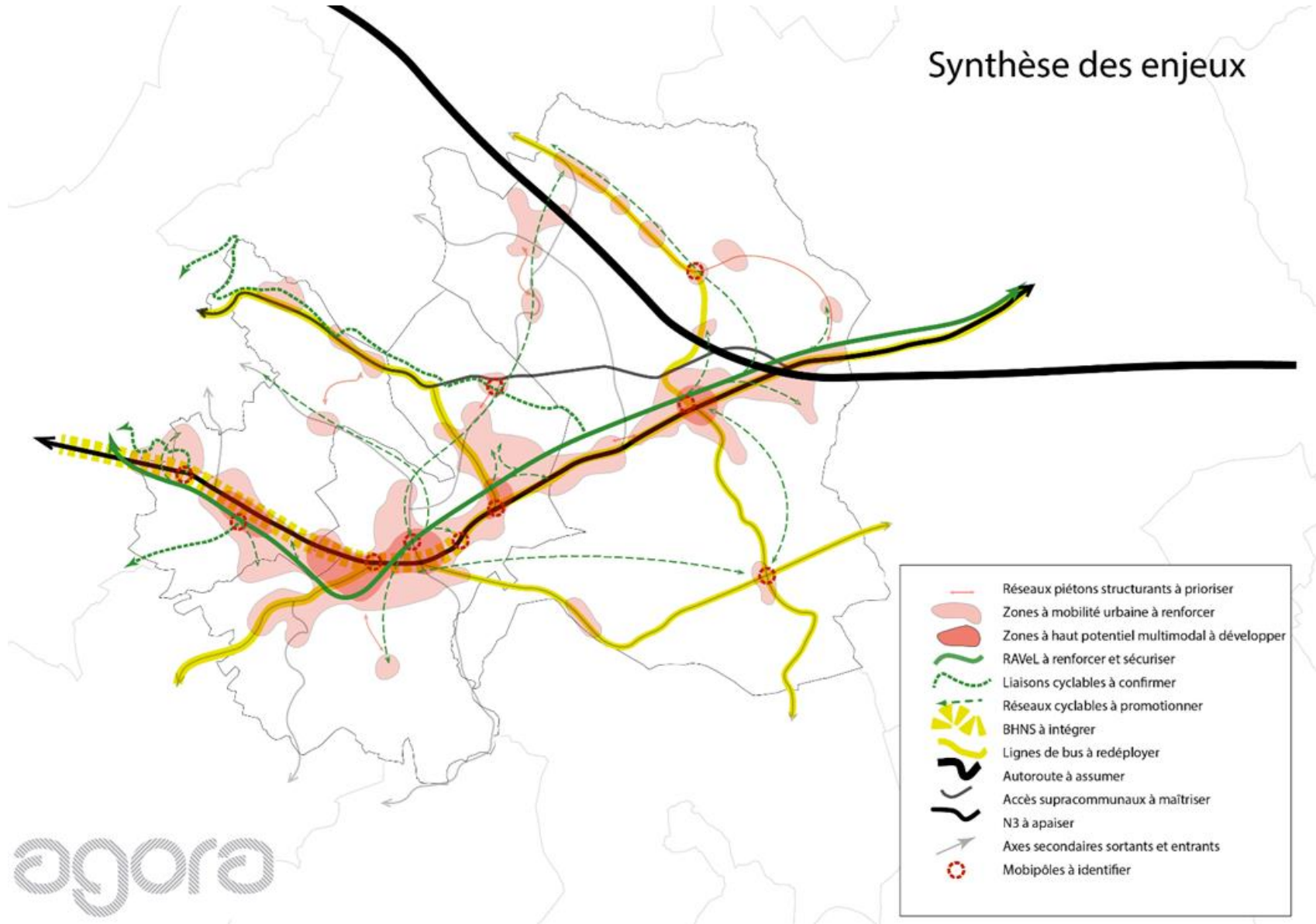
Libre à chaque commune de fixer des délais dans son plan stratégique transversal si elle veut se fixer une politique stratégique précise de mise en œuvre.



## 3 SYNTHÈSE DES ENJEUX

---

## Synthèse des enjeux



*Page laissée vide intentionnellement*



agora