

# Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2

## Communes de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne

### Introduction

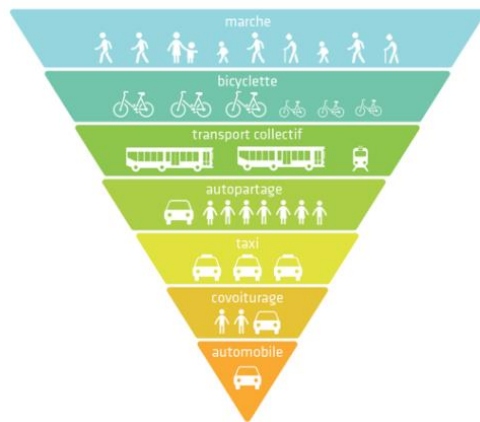
Les 3 Communes, en association avec la Région wallonne et ses partenaires locaux, souhaitent mettre à jour le précédent plan de mobilité afin d'améliorer encore les conditions de déplacement et la sécurité de l'ensemble des habitants et visiteurs, tout en encourageant l'usage des modes de transport durables.

Elles ont ainsi commandé un nouveau Plan inter-Communal de Mobilité répondant aux derniers enjeux d'aujourd'hui et de demain.

Les première et deuxième phases du Plan inter-Communal de Mobilité de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne établissent le diagnostic de la mobilité d'aujourd'hui et les enjeux et objectifs de la mobilité de demain.

### Qu'est-ce qu'un plan inter-communal de Mobilité - PiCM?

Subventionnée par la Région wallonne, cette étude sert à établir un plan stratégique proposant des leviers et des outils à une commune qui souhaite adapter sa mobilité aux besoins futurs : plus de fluidité, plus de sécurité, plus de tranquillité dans les noyaux d'habitat en encourageant la marche et le vélo au détriment de la voiture.



L'étude dresse un diagnostic de la mobilité actuelle, c'est la phase 1 du plan. Ensuite avec les 3 Communes et les partenaires (SPW-MI, TEC, Police, IC, associations de cyclistes, de piétons, de défenseurs des PMR, ...) sont établis les enjeux et objectifs pour les 10 ans à venir. C'est la phase 2.

A cette étape du processus, une information doit être assurée auprès de la population. S'ensuit la phase 3 qui déterminera les actions pour atteindre les objectifs fixés.

### Qu'allez-vous trouver dans le diagnostic ?

Les contextes géographique et socio-économique sont analysés avec les statistiques disponibles. Chaque mode de déplacement est objectivé par des comptages, observations, recueil de fréquentation, reportage photo, ...

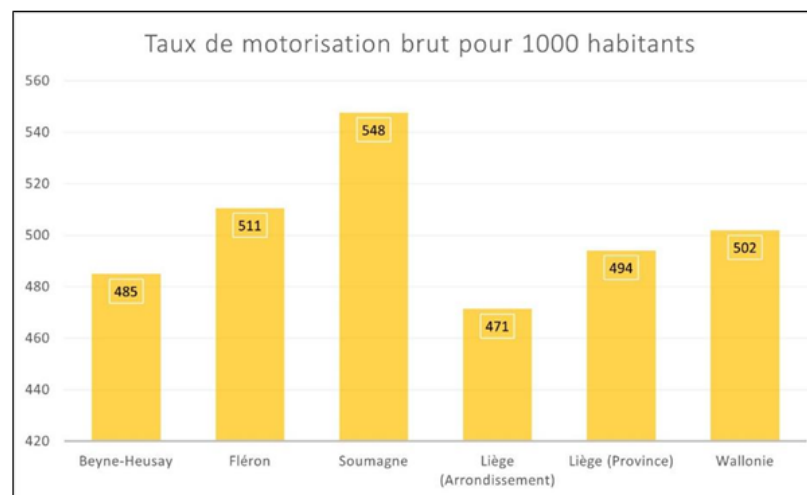


Figure 18 : Taux de motorisation brut en 2021 - Source : calculé à partir de données IWEPS (Nombre de véhicules privés en 2021, Population en 2021)

Une analyse des territoires communaux est effectuée et les différents lieux générateurs de déplacements sont identifiés. Les cheminements piétons et l'état des trottoirs, le réseau actuel et projeté des cyclistes au quotidien et de loisirs, l'offre et la demande des transports en commun, la problématique

# Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2

## Communes de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne

du trafic voiture dans certaines rues, le stationnement, la mobilité scolaire, sont toutes des thématiques étudiées en co-construction avec les services communaux et un comité technique d'accompagnement.

L'étude aborde aussi l'état des nouveaux services de mobilité tels que le co-voiturage et ses parkings adaptés, la communication sur les différents services existants, la multimodalité des différents modes de transport et la création de futurs Mobipôles (lieux de concentration de différents modes de déplacement : bus + vélo + piéton, voitures + vélo + piéton, gare + voiture + vélo + piéton, ...) pour accueillir tous les usagers, la mobilité scolaire, dans le but de favoriser à l'avenir les déplacements des modes actifs (marche et vélo) et sécuriser les enfants.

L'étude a fait l'inventaire de tous les documents qui de près ou de loin vont régir la mobilité de demain : les schémas de développement communaux, les études PiWaCy, le Plan Urbain de Mobilité de Liège Métropole, les plans stratégiques du réseau cyclable régional et européen (corridor, RAVeL, ...), le Tram de Liège (REL) et le développement des lignes de bus TEC pour 2025 dont BUSWAY, ...

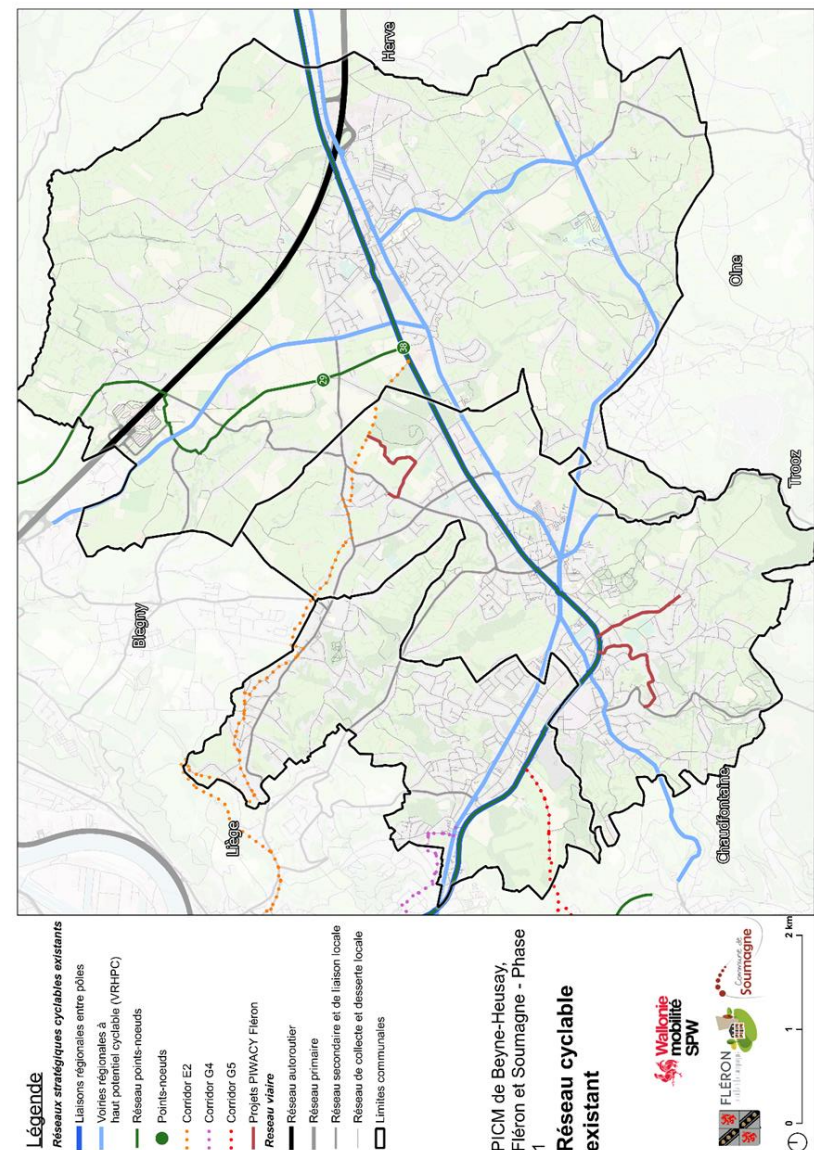
Le diagnostic est consultable en ligne sur le site internet des 3 Communes.

### Quels sont les enjeux et objectifs qui en découlent ?

#### Promouvoir les modes actifs en alternative à la voiture

##### En faveur des piétons

- ✗ Concentrer les efforts d'aménagement des cheminements piétons suivant un réseau structurant préétabli ;
- ✗ Sécuriser et rendre accessibles les traversées piétonnes ;
- ✗ Sécuriser les cheminements piétons et traversées piétonnes;
- ✗ Motiver les habitants à marcher.



## Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2 Communes de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne

### En faveur des cyclistes

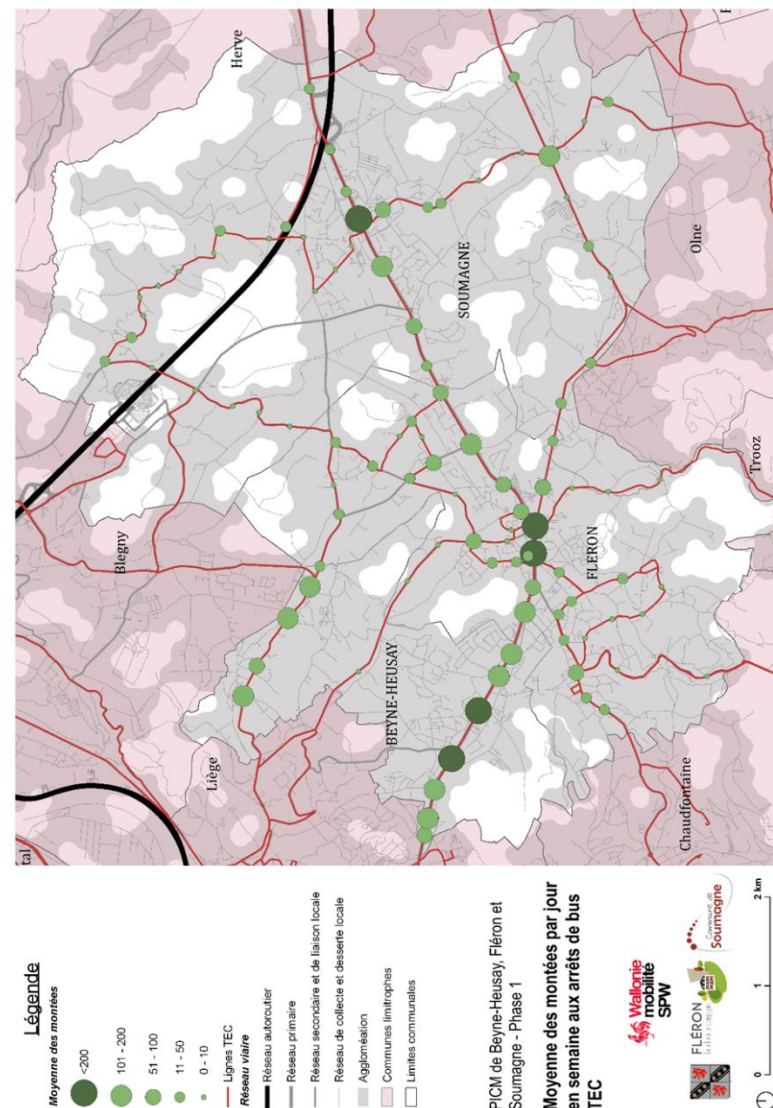
- ✗ Établir un réseau structurant cyclable primaire et secondaire sur lequel on va concentrer les efforts d'aménagements en concertation entre communes pour desservir les pôles générateurs de déplacements des 3 communes ;
- ✗ Sécuriser les cheminements cyclables ;
- ✗ Créer du stationnement vélo aux arrêts de bus et aux pôles importants ;
- ✗ Motiver les habitants à pratiquer le vélo au quotidien.

### En faveur des transports en commun

- ✗ Reprendre les grandes lignes de l'étude Transamo et entre autres les aménagements de la ligne CONNECT – ligne 4 du Busway ;
- ✗ Mieux détailler ce qui est prévu à court, moyen et long terme pour les 3 communes ;
- ✗ Bien aménager les arrêts et stations pour améliorer le confort des temps d'attente ;
- ✗ Promouvoir l'usage des transports en commun en lien avec les gares ferroviaires .

### En faveur de la voiture particulière

- ✗ Maitriser le réseau viare dans son ensemble afin d'éviter le trafic indésirable dans les quartiers résidentiels et permettre la cohabitation entre tous les modes ;
- ✗ Adapter le gabarit des voiries à leur fonction désirée ;
- ✗ Encourager la pratique des modes actifs pour les courts déplacements.



## **Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2**

### **Communes de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne**

#### Offre et demande de mobilité

- × Diversifier les services publics 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 ;
- × Permettre l'émergence de nouvelles offres de mobilité ;
- × Maitriser la mobilité engendrée par les nouveaux projets immobiliers ;
- × Organiser les services administratifs communaux pour réceptionner les demandes et les traiter ;
- × Associer les habitants et associations citoyennes à la gestion quotidienne de la Commune en matière de mobilité.

#### Gérer le stationnement pour une meilleure qualité de l'espace public

- × Maintenir une offre de stationnement en espace public adaptée à la demande ;
- × 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.



Figure 1 : Espace partagé à Fléron – photo agora



Figure 2 : Ravel à Beyne Heusay – photo agora

# Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2

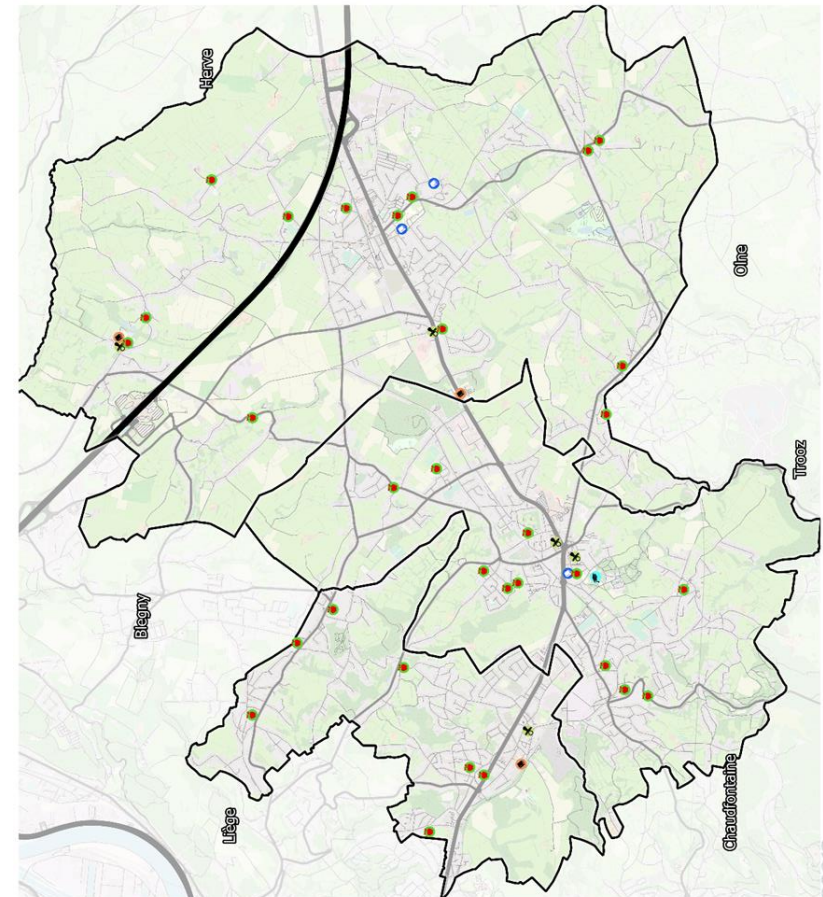
## Communes de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne

### Réduire l'usage de la voiture dans la mobilité scolaire

- ✗ Assurer la sécurité des modes actifs 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.



Figure 3 : couverts pour vélo à Soumagne - photo agora



## **Plan interCommunal de Mobilité – phases 1 et 2** **Communes de Beyne-Heusay, Fléron et Soumagne**

### Service de mobilité

- \* Aménager des parkings de dissuasion ;
- \* Maintenir une centrale de mobilité locale regroupant et informant sur les différentes formes de mobilité disponibles (service à la demande) ;
- \* Adhérer à une centrale de mobilité exerçant sur un territoire plus étendu (PUM Liège Métropole) – promotion du site Liège Mobilité ;
- \* Sensibiliser à l'autopartage et co-voiturage ;
- \* Renforcer le service Mobilité de la Commune dans son rôle de communication et sensibilisation (articles dans le journal communal, sur le site Internet, organisation de campagnes et actions de sensibilisation à une mobilité alternative).

### Amélioration de la qualité de vie

- \* Délimiter 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 aménagements en espace partagé ;
- \* 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.

### Et après

Le Bureau d'Etude va établir avec chaque Commune et le Comité Technique une série de fiches actions pour donner à chacune les outils et les leviers permettant de mener à bien sa politique de mobilité pour les 10 ans à venir. Ce sera la phase 3. Ces 3 phases du Plan inter-Communal de Mobilité seront soumises à enquête publique dans chaque commune. Une information sera assurée auprès de la population pour récolter ses remarques.

Par la suite, le rapport sera amendé et soumis à l'approbation des Conseils Communaux.

Pour l'instant, il est possible de consulter les rapports des phases 1 et 2 via le lien :

- <https://www.beyne-heusay.be>
- <https://www.fleron.be>
- <https://www.soumagne.be>

## Synthèse des enjeux

