

**Christine Defraigne,  
Présidente de la Section et Conseillère communale**

**et Gilles Foret,  
Vice-Président de la Section et Conseiller communal**

***POUR UNE MEILLEURE  
MOBILITE A LIEGE !***

## **1) Contexte :**

La section de Liège a mis sur pied des groupes de travail. Le Groupe MOBILITE, composé d'une dizaine de membres, s'est réuni à de nombreuses reprises pour aborder les nombreux aspects relatifs à la mobilité en Région liégeoise.

Lors de ces différents échanges, nous avons pu compter sur des membres de la section très intéressés et très motivés par ce sujet passionnant. Nous avons également eu le privilège d'entendre et de discuter avec de nombreux spécialistes du secteur.

Il s'agit ici de faire part, 2 ans après l'adoption du Plan Communal de Mobilité par la majorité PS-CDH du Conseil communal de Liège et, à 7 mois du scrutin communal d'octobre, de notre regard critique sur la gestion actuelle de la Mobilité à Liège, de notre réflexion et de nos lignes de force en la matière.

## 2) PREAMBULE :

Quand on parle de mobilité aujourd'hui à Liège, c'est immanquablement :

**Etre conscient de la géographie particulière de notre commune**, toute en longueur sur plus de 10 kilomètres le long de la Meuse et traversée d'axes perpendiculaires qui relient l'axe fluvial et le centre de la ville aux diverses collines et quartiers qui surplombent Liège.

**Se souvenir que notre tissu urbain et son exode sont le résultat de l'histoire**, des projets, des péripéties voire des erreurs qui ont émaillé la vie de la Cité au cours des temps. Chacun sait que l'histoire ne repasse pas les plats et qu'il est inutile de fantasmer sur des recompositions utopiques de la Ville.

Ne pas oublier que notre Pays, notre Région, notre Ville ont résolument choisi de **s'inscrire dans le processus du développement durable**.

Celui-ci doit nous conduire à privilégier les transports en commun, à encourager les moyens de transport respectueux du cadre et de la qualité de vie, spécialement ceux des habitants.

Enfin être actif pour **favoriser le développement économique et commercial** d'une Région en plein effort de redéploiement et de reconversion.

La fluidité du trafic, l'offre suffisante des emplacements de parcage, la complémentarité des moyens de transport sont autant d'impératifs qui s'imposent à nous.

### 3) Où en est on 2 ans après l'adoption du PCM de Liège ?

Le Plan Communal de Mobilité a été adopté par la majorité PS-CDH du Conseil communal de Liège le 16 février 2004. A cette occasion, le Groupe MR s'est abstenu pour plusieurs raisons :

Nous avons regretté la **manière précipitée** par laquelle le Collège a présenté une première fois le PCM au Conseil communal. Il fut d'ailleurs obligé de postposer le vote.

Cette attitude a révélé une fois de plus le mépris de la majorité qui s'efforce d'engager des débats primordiaux à la « va-vite » et en dehors de l'enceinte du Conseil communal.

Les autorités, en étalant leur catalogue de bonnes intentions, ont **oublié un élément primordial qui est de budgétiser leurs propositions**. De plus, celles-ci dépendent pour la plupart du bon vouloir et de la concertation, pourtant quasi inexistante, avec les intervenants extérieurs ( MET, SRWT, SNCB, ...).

Le document, même s'il contient une série d'analyses fouillées qui permettent de comprendre le comportement actuel des utilisateurs de la Ville, est loin de tracer des pistes alternatives visant à améliorer ou à modifier les pratiques d'utilisation. Il s'avère par contre être une remarquable analyse pour **mettre en évidence les lacunes de la gestion communale de ces 20 dernières années en matière de mobilité**.

La réalisation de ce plan est, pour de nombreux aspects, **tributaire du rôle et de l'attitude des communes périphériques** en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire.

Or, ce plan n'intègre pas assez de concertation avec les communes limitrophes.

Le plan n'insiste pas non plus sur l'importance de la concertation avec les principaux acteurs concernés par la mobilité (SRWT, TEC, SNCB) ou l'urgence de les provoquer pour faire avancer les dossiers.

Deux ans après son adoption, certaines actions ont été amorcées.

Certains Conseillers communaux MR n'ont d'ailleurs pas attendu ce Plan pour interpellier sans relâche le Collège et proposer des mesures complémentaires. (Cf interventions notamment de Gilles Foret sur le Statut des Riverains par rapport au stationnement et sur les feux intelligents, ... ) !

Le **statut de Riverains**, même s'il doit encore être finalisé, a connu des avancées.

Nous avons ainsi abouti à ce que les habitants puissent stationner gratuitement et sans limitation de temps dans certains emplacements gérés par horodateurs ou dans certains emplacements réservés aux riverains. La possibilité de pouvoir obtenir plus d'une carte riverain par ménage a également été concrétisée.

Le **tarif horodateur** a été adapté : 0,10 cent pour 30 min.

Cela a permis de plus tenir compte de l'objectif du système qui est de favoriser la rotation des véhicules et l'attractivité du stationnement au Cente-Ville au lieu de ne faire que rentrer de l'argent dans les caisses communales ( ... ce qui semble quand même se dégager au vu des recettes de 2004 : 3,4 mios ! )

L'**Opération « Parking Gratuit »**, en collaboration avec les commerçants et les gestionnaires de parkings privés, a été lancée, même si de façon incomplète.

L'adoption d'un **Plan Piéton** visant à promouvoir un mode de transport naturel et respectueux du développement harmonieux de notre Ville est une démarche originale et saine sur laquelle il nous faut insister et convaincre sans cesse de son utilité !

Nous espérons que tout sera fait par les autorités afin de rendre ce moyen de mobilité encore plus pratiqué !

Par ailleurs, nous nous étonnons et nous regrettons que d'autres actions, pourtant jugées prioritaires, n'aient pas été concrétisées voire même entamées.

Nous nous interrogeons également sur le manque de suivi et d'évaluation du PCM et de la Mobilité en général sur le territoire de Liège.

Nous nous posons plusieurs questions par rapport à la mise en œuvre de certaines actions reprises dans le PCM :

- Le constat primordial d'avoir une gestion intégrée et concertée de la mobilité avait été mis en avant dans le plan. Or, qu'en est-il aujourd'hui du **Service communal de Mobilité** ? Les autorités ont-elles estimé qu'il n'était plus nécessaire d'avoir un organe spécifique en charge de développer des campagnes de sensibilisation, d'information et de formation autour des différents projets ainsi que d'assurer le suivi et l'évaluation des projets ?
- Après la conception et la mise en place laborieuse du **Plan de mobilité du quartier** du Laveu et Sainte-Walburge, peut-on espérer que la majorité a tiré la leçon des erreurs commises ? Ou bien est-elle refroidie à l'idée de devoir prendre le chemin des autres quartiers pour y élaborer, cette fois-ci, en toute objectivité, de vrais plans de mobilité concertés et cohérents les uns par rapport aux autres ? Qu'en est-il des fonds Feder qui sont reportés d'année en année pour l'élaboration de ces plans ? Est-ce que le Collège a bien tenu compte des particularités du Pré Aily dans l'élaboration du projet et des incidences du trafic qui y sera engendré ?
- Par rapport aux **Plans de mobilité des Entreprises et des Ecoles**, a-t-on avancé dans leurs élaborations ? Peut-on espérer voir l'Administration et l'Enseignement communal liégeois, sous l'impulsion de leurs Echevins, montrer l'exemple en la matière ?
- Dernièrement, l'administrateur délégué de la SRWT déclarait qu'il était prêt à débloquer les crédits pour la réalisation du premier **Parking relais** à Sclessin. Qu'en est-il de la position du Collège ? Existe-t-il une réelle volonté de sa part ? N'est-il pas opportun d'envisager l'aménagement de telles infrastructures au Val Benoit plus proche de la Ville et du rail ? Tentons au moins Sclessin, puisque la SRWT est prête à débloquer des crédits mais que la Ville se détermine et avance sur ce dossier. On pourra reparler de la navette urbaine.

Où en est-on par rapport au **Plan Urbain de Mobilité à l'échelle de l'Agglomération** de Liège ? Les discussions ont-elles avancé ? Quand peut-on espérer voir un tel plan être adopté ? N'est-il pas grand temps d'en arrêter les grandes orientations d'une organisation et d'une gestion optimale de la mobilité en Région liégeoise ainsi que de mettre en œuvre de manière hiérarchisée et programmée les mesures permettant d'atteindre les objectifs de mobilité et de développement territorial ?

Il faut accélérer le rapprochement des différents PCM de l'agglomération liégeoise afin d'en assurer leur cohérence et de permettre la mobilité la plus efficace possible à Liège.

Liège en tant que moteur doit être à la base de ce rapprochement. Il devrait l'être d'ailleurs de manière plus générale avec l'instauration d'une véritable Communauté Urbaine ... Mais là c'est encore autre chose ! On tâtonne à peine.

Actuellement, on doit bien constater que l'attitude des services et des autorités communales dans la gestion des dossiers concernant la mobilité **manque de vision globale et transversale** à moyen et à long terme, manque de stratégie claire et définie, et relève de la politique du « prélèvement » ( tendance à suivre les études commandées et réalisées de manière parcellaire) !

#### 4) Lignes de Force et Perspectives en matière de Mobilité :

4 lignes de force se dégagent de notre réflexion visant à obtenir une **meilleure Mobilité à Liège** :

- a) Assurer la **fluidité** du trafic, l'**accessibilité** de Liège et de ses quartiers et la **connectibilité** avec l'extérieur.
- b) Favoriser l'**intermodalité** et la **complémentarité** des moyens de transport.
- c) Améliorer l'**attractivité** de Liège et le **cadre de vie** des liégeois et de ses visiteurs
- d) Garantir la **sécurité** de tous.

## A/ FLUIDITE, ACCESSIBILITE et CONNECTIBILITE :

Afin d'assurer une meilleure fluidité du trafic, accessibilité de Liège et connectibilité vers l'extérieur,

Nous proposons :

- d'améliorer la **signalétique routière et touristique**.

Les dispositifs de marquage au sol (Cf Place du 20 août et arrivée sur Liège par Ans/Glain) ainsi que des systèmes avec indication de disponibilité de parcage, les noms des rues et les points d'intérêt touristique/socio-culturel sont trop souvent incomplets, incohérents voire inexistantes.

- d'étendre l'**offre de parkings publics et privés** en créant notamment un Parking sous le Parc d'Avroy.

- de développer le concept des **déposes « minute »**

- de gérer de manière plus dynamique les heures de pointe : **présence de la Police** aux endroits stratégiques, mise en place d'**axes rouges** et installation de **feux de signalisation intelligents**. Ainsi qu'améliorer le phasage des feux.

- de **sensibiliser les automobilistes à la conduite urbaine** et notamment à la manière d'appréhender les rond points.

- de **diminuer le trafic de transit** à travers la Ville et ses quartiers en aménageant certains points stratégiques comme le site Blonden/Guillemins, en mettant à double sens le quai Roosevelt et en concrétisant le contournement autoroutier EST de Liège.

- de réfléchir et de se concerter avec les fournisseurs et les points de vente sur la manière d'améliorer **le transport des marchandises et les livraisons** en Ville : faire respecter plus scrupuleusement la réglementation en la matière, initier des concepts de regroupement et de livraison de nuit.

- de permettre une meilleure **accessibilité aux touristes** : s'ils viennent en car, il faut améliorer les lieux de parcage en les rendant plus disponibles.

- de mettre en place **un management public efficace pour la planification, la coordination et le suivi des travaux**. Les différents services (Ville , Police, Tec, Belgacom, Alg, Cile, ALE et InterMosane) doivent être plus proactifs et établir de manière plus concertée l'organisation des travaux.

Il est primordial de se **concerter** avec les différents acteurs économiques sur les projets de travaux pouvant avoir une incidence sur leur activité.

Il faut également veiller à **informer** la population via les medias mais aussi via un site internet. Christine Defraigne a du reste aussi déposé une proposition de décret.

- d'améliorer les mesures concernant les **personnes à mobilité réduite** au niveau des aménagements des voiries ( feux sonores uniformes, adaptation des traversées) et du respect des emplacements qui leur sont réservés.

On devrait également permettre aux agents communaux et aux commerçants de suivre des formations « accessibilité ».

## B/ INTERMODALITE ET COMPLEMENTARITE :

Afin de favoriser une meilleure complémentarité des Moyens de Transport en Région liégeoise,

Nous proposons :

- d'aménager de **véritables parkings relais** à l'intention notamment des entreprises et des administrations ainsi que pour les grands événements. Les sites de Coronmeuse et du Val Benoît semblent être les plus appropriés ! (Cf les remarques en page 5)

- d'encourager **l'usage des deux roues** par la création de nouveaux itinéraires sécurisés, de stations de locations de vélos et de parkings sécurisés pour les motos ainsi qu'en systématisant les bacs à vélo sur certaines lignes de bus. La mise à disposition de vestiaire en entreprise et dans les administrations doit aussi être proposée.

On peut regretter la décision du Collège de ne pas avoir intégré une piste cyclable Boulevard de la Sauvenière qui aurait permis de relier la Gare des Guillemins au Centre historique ...

Il faut également faciliter la cohabitation entre les cyclistes, les automobilistes et les piétons. sensibilisation et le bon comportement face aux droits et devoirs de chacun .

- de promouvoir la pratique du **carsharing** et du **covoiturage**.

Il devient important de se concerter de manière sérieuse et de décider sans plus tarder **dans quelles options nous nous orientons en matière de Transport en Commun en Région liégeoise et dans l'Euregio** et pour lesquelles il faut trouver des sources de financement conséquentes : REL, TAU, Connexions avec Bierset / avec le Sart-Tilman / avec les Villes de l'Euregio !

Le dossier du tram rebondit aujourd'hui. Christine Defraigne rappelle qu'elle a demandé une étude sur les coûts.

L'avènement de la gare des Guillemins nous livre une occasion unique de mettre en avant une multimodalité.

Christine Defraigne plaide pour une étude complémentaire de faisabilité pour la campagne de Renory et le Sart-Tilman en utilisant des voies existantes.

Dans la ville, nous avons des sites propres qui pourraient faire l'affaire.

Mais essentiellement, il s'agit d'une question de volonté politique : le veut-on ou non ? Y mettra-t-on les moyens ?

## C/ ATTRACTIVITE ET CADRE DE VIE :

Afin d'améliorer l'**attractivité** de Liège et le **cadre de vie** des Liégeois et de ses visiteurs,

Nous proposons :

- d'opter pour une **verbalisation sélective et modulable**. Il est important de favoriser le pouvoir d'attractivité du centre ville et des différents quartiers en optant pour une verbalisation qui sanctionne tout comportement entravant et gênant la mobilité des autres plutôt que de verbaliser dans le seul but financier !

Il faut mettre la priorité sur les infractions qui diminuent la vitesse commerciale des transports en commun, ne facilitent pas le service des livraisons, entravent les facilités accordées aux PMR et gênent le trafic aux heures de pointe ainsi que l'accessibilité aux rues piétonnes..

- de proposer une **tarification différenciée des parkings** en ouvrage. L'opération « parking gratuit » doit être assurément soutenue, intensifiée et élargie parmi les commerçants, les restaurateurs et les milieux culturels !

- de **réduire les nuisances sonores** notamment par un meilleur aménagement et l'amélioration du revêtement.

- de mettre en place un système de gestion des **pics de pollutions** en partenariat avec l'ULg et en collaboration avec la Région wallonne qui tarde à transcrire une directive européenne.

- de créer une nouvelle **dynamique d'accueil de nos visiteurs étrangers** par la création d'un véritable service de prise en charge des autocars et la mise en place d'un système de dispatching souple et flexible.

- d'étendre la **neutralisation des horodateurs** pendant les fêtes de fin d'année pendant la période des soldes et lors des grands événements culturels et sportifs !

## D/ SECURITE :

Afin de garantir une meilleure Sécurité pour tous,

Nous proposons,

- de **sécuriser certains carrefours** en assurant notamment une meilleure visibilité ( Cf carrefour Natalis, carrefour Bd Piercot avec le quai )et **de repenser les axes mal conçus** comme la cadran.
- de **sécuriser les abords des écoles et les zones résidentielles** par la mise en place de dispositifs réfléchis et adaptés aux différentes configurations ( Zone 30, ralentisseur, contrôle ponctuel, contrôle préventif ... )
- de poursuivre et d'intensifier les **campagnes de sensibilisation et de prévention destinées aux jeunes et autres usagers** de la route.
- d'assurer une **meilleure sécurité aux motards** en adaptant les revêtements et autres infrastructures particulièrement dangereuses pour leur sécurité.
- d'appliquer le principe de **tolérance 0 violence dans les transports en commun**.

Christine Defraigne rappelle qu'elle a déposé une proposition de loi visant les circonstances aggravantes. On attend toujours le projet de la Ministre de la Justice.

## 5/ ET PUIS ENCORE ... :

La mobilité dans et à Liège est évidemment indissociable d'une politique qui vise à améliorer les transports autour, depuis et vers Liège.

Il convient d'entamer et de poursuivre sans tarder :

- 1) L'étude et la réalisation progressive d'un véritable **Réseau Express Liégeois** par la mise en service de la ceinture ferroviaire d'Ouest en Est autour de Liège (avec la projection à long terme d'une jonction au niveau de Coronmeuse).
- 2) Le contournement routier « Est » de Liège
- 3) L'amélioration des connections avec Bierset et le Sart-Tilman
- 4) L'accélération et l'amélioration des relations ferroviaires avec les principales localités de l'Euregio.

Comment ne pas être interpellé par l'insuffisance de l'offre ferroviaire à l'intérieur de l'Euregio Meuse Rhin ?

- Liège - Hasselt : 1 train par heure et par sens ( durée 1h04 )
- Liège - Maastricht : 1 train par heure et par sens ( durée 32 minutes )
- Liège - Eupen : 1 train par heure et par sens ( durée 45 min )
- Liège - Aachen : 1 train toutes les 2 heures et par sens

Tout cela, à l'heure du TGV et quand bientôt Bruxelles ne sera plus qu'à 40 minutes de Liège et Paris à 2h06 min !

- 5) Une politique concertée d'aménagement du territoire tenant compte des besoins de mobilité et inversement.

Faciliter les déplacements des Liégeois et de leurs visiteurs ne constitue pas seulement un objectif dans l'air du temps qui veut que l'on aille de plus en plus vite pour faire toujours plus. Il s'agit bien au contraire d'une volonté d'améliorer la qualité de vie de tous en donnant à chacun une plus grande liberté de mouvements intra muros et extra muros.

Enfin, il est important d'insister et d'assurer de manière systématique une politique d'**information**, de **consultation** et de **concertation** efficace avec tous les acteurs concernés par la mobilité (SRWT, TEC, SNCB, commerçants, entrepreneurs, riverains, écoles, entreprises, voyageurs, ... ) afin notamment de mieux faire comprendre toute la légitimité et toute la finalité des options et mesures décidées.