



## CONFERENCE DE PRESSE

*Les enjeux liégeois dans la nouvelle déclaration de politique régionale wallonne*

Christine Defraigne, Députée wallonne et cheffe de file à Liège

Fabian Culot, Député wallon et chef de file à Seraing

Gilles Foret, Député fédéral

Adrien Croisier, chef de file à Herstal

Thomas Cialone, chef de file à Ans

Groupe Légia

***Rassemblés pour des politiques liégeoises fortes et cohérentes !***

**Jeudi 21 septembre 2017**  
**Maison de la Presse de Liège**

## TABLE DES MATIÈRES

<i>Table des Matières</i> .....	2
<i>INTRODUCTION</i> .....	3
<b>1. Qui se ressemble, s'assemble</b> .....	4
1.1. Un tissu urbain dense et continu .....	4
1.2. Une uniformité sociologique .....	4
1.3. Des communes connectées .....	4
1.4. Des communes ouvertes .....	4
<b>2. L'union fait la force</b> .....	5
<b>3. Nos priorités communes</b> .....	7
3.1. Le tram et la mobilité .....	7
3.2. La supracommunalité et les provinces .....	7
3.3. L'intercommunale Publifin .....	8
3.4. Le radicalisme et la sécurité .....	8
3.5. Les commerces .....	9
3.6. La prostitution .....	10
3.7. La réhabilitation des sites .....	10
<i>CONCLUSION</i> .....	11

## INTRODUCTION

Liège, Seraing, Herstal et Ans représentent à elles seules la moitié de l'arrondissement de Liège avec un total de 330.100 habitants, selon les données de l'UVCW au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Aujourd'hui, pour exister, perdurer et évoluer, notre arrondissement a besoin de changements rapides et efficaces. Il y a une semaine, le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège a été présenté aux mandataires des 24 communes de l'arrondissement. Une étude a été menée et présentée lors de cette soirée, recommandant à chaque commune d'agir sur des axes prioritaires en regroupant leurs moyens en vue d'une action commune. Ce nouveau SDAL reste un « simple » guide de bonne conduite, aucune proposition n'a encore été émise. L'ensemble des communes doit maintenant agir. C'est pourquoi les libéraux du bassin mosan, acteurs incontournables, ont décidé de s'unir pour une action globale.

Ensemble, nous sommes et serons plus forts ; ensemble, ce changement attendu et espéré est possible ! Le but de ce point presse est de présenter notre groupe récemment formé au profit de nos communes et, surtout, les axes sur lesquels nous souhaitons agir.

Certains dossiers prioritaires ont été laissés de côté. Il en reste malheureusement toujours trop en suspens.

Pour réussir, la supracommunalité est nécessaire, une esquisse, un embryon ne suffisent pas. Il faut agir et mettre en place un véritable modèle de supracommunalité et le faire appliquer pour une meilleure gestion liégeoise. L'association de nos communes est une solution tournée vers l'avenir, non pas une couche institutionnelle supplémentaire mais une démarche pragmatique et volontariste.

Avant tout, nous sommes liégeois et défendons les intérêts liégeois, convaincus que le succès de Liège est une condition sine qua non au succès de la Wallonie. Les mandataires MR du bassin mosan sont des mandataires toujours plus nombreux et qui comptent bien faire entendre leur voix, dans l'intérêt de nos communes, de leurs habitants et du projet métropolitain que nous défendons pour Liège et sa région.

A nous de jouer !

**Christine Defraigne** – [contact@christinedefraigne.be](mailto:contact@christinedefraigne.be)

**Fabian Culot** – [fabianculot@hotmail.com](mailto:fabianculot@hotmail.com)

**Gilles Foret** – [depute@gillesforet.be](mailto:depute@gillesforet.be)

**Adrien Croisier** – [a.croisier@avocat.be](mailto:a.croisier@avocat.be)

**Thomas Cialone** – [contact@thomascialone.be](mailto:contact@thomascialone.be)

**Contact presse** – 04/223.01.11

## 1. QUI SE RESSEMBLE, S'ASSEMBLE

Les mandataires MR des différentes communes de Liège, Seraing, Herstal et Ans ont décidé de s'unir pour l'avenir de l'arrondissement liégeois. Ces communes se ressemblent à bien des niveaux.

### 1.1. UN TISSU URBAIN DENSE ET CONTINU

Le tissu urbain s'étend sans discontinuité entre nos villes. Les quartiers liégeois se confondent avec les rues périphériques des trois autres communes, renforçant ainsi l'image d'un grand réseau urbain. Cette richesse démographique doit être exploitée par une synergie des moyens disponibles, car de nombreux problèmes ne s'arrêtent pas aux « frontières » administratives des différentes villes.

### 1.2. UNE UNIFORMITÉ SOCIOLOGIQUE

Le bassin mosan s'est construit au cours du siècle passé sur une industrialisation forte grâce à laquelle les quatre communes ont pu prospérer. La perte progressive de ce pan de notre économie les a frappées de façon équivalente. Aujourd'hui, cet héritage partagé reste dans le cœur des Liégeois. En travaillant ensemble, la résurgence d'une nouvelle économie forte n'en sera qu'accéléérée. L'innovation, poussée par les initiatives technologiques présentes sur nos territoires (l'aérospatial, l'aéronautique, EVS, le pharmaceutique, le médical, les transports, etc.), doit être la base de cette reconversion.

### 1.3. DES COMMUNES CONNECTÉES

Outre leur proximité géographique, plusieurs de nos villes s'étendent le long des bords de Meuse. Ce lien n'est pas anecdotique, car le fleuve représente un attrait tant économique que culturel. Des enjeux liés à la mobilité et au transport méritent notre attention, d'autant que de grands axes routiers et fluviaux rapprochent nos centres-villes et connectent nos habitants. Nos quais se déploient d'Herstal à Seraing et pourraient devenir le centre d'une collaboration renforcée.

Ans, quant à elle, est le carrefour de l'Europe, avec l'échangeur autoroutier de Loncin, directement relié à Liège Airport.

### 1.4. DES COMMUNES OUVERTES

Notre groupe a l'ambition de mobiliser les énergies pour relever nos défis communs. Nous pensons aussi créer une dynamique positive qui pourra fédérer les communes voisines, qui, dans notre bassin de vie, partagent souvent les mêmes enjeux d'avenir : Flémalle, Grâce-Hollogne, Saint-Nicolas, Awans, etc.

## 2. L'UNION FAIT LA FORCE

L'arrondissement de Liège, et plus particulièrement les entités communales de celui-ci, fera face à de **nombreux défis à court terme**, les premiers se faisant déjà sentir actuellement. Afin de mettre en place le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège, onze enjeux ont été identifiés, l'impact de la croissance démographique en étant le lien. Parmi ceux-ci, citons la mobilité qui devra être pensée autrement qu'au moyen de la voiture personnelle et ce, pour éviter l'encombrement des villes. Le besoin de logements se fera aussi de plus en plus perceptible, il faudra en profiter pour réattirer les citoyens dans les villes. L'argent public devra en outre être mieux géré, il faudra rechercher l'efficacité optimale en mettant notamment en place des politiques supracommunales. De surcroît, nous souhaiterions que la transformation de la société soit également accompagnée d'un renouveau démocratique.

Aujourd'hui, nos villes rencontrent des embouteillages quotidiens. D'ailleurs, **Liège est la troisième ville belge la plus embouteillée**. En 2016, les automobilistes doivent ainsi s'attendre à une augmentation de 23% de leur temps de parcours lorsque le trafic est fluide (source : index de trafic annuel Tom Tom). L'augmentation du temps de parcours est dès lors encore plus importante durant les heures de pointe. Il est donc urgent de repenser la mobilité dans les centres-villes et dans les lieux pourvoyeurs d'emplois (bureaux, zonings industriels, etc.), **l'intermodalité apparaît comme une réelle solution d'avenir**. La construction prochaine du tram s'y inscrit d'ailleurs, son tracé n'a cependant été limité qu'au territoire de la seule ville de Liège. Une liaison entre Seraing, Liège et Herstal aurait ainsi été plus judicieuse. Le TEC peut constituer une alternative à l'usage d'un véhicule personnel, mais il faudrait alors le rendre plus attractif. A cette fin, son offre et la qualité de son service doivent être améliorées. En outre, il est essentiel d'assurer aux usagers une continuité du service à n'importe quel moment. C'est pourquoi il est indispensable de mettre en place un service minimum garanti lors de mouvements de grève soudains. La SNCB peut également avoir un rôle déterminant en utilisant d'anciennes lignes, aujourd'hui peu ou pas utilisées, pour mettre en place un réseau express liégeois. La remise en service de la ligne 125A s'inscrit d'ailleurs dans cette logique. Pour autant, la voiture personnelle ne doit pas être bannie, mais elle doit désormais être pensée dans le cadre de cette intermodalité. Pour que celle-ci soit optimale, des collaborations étroites seront nécessaires entre les sociétés de transport public elles-mêmes, mais également avec les pouvoirs publics.

Actuellement, un millier de navetteurs de la région ont déjà adopté la gare d'Ans comme point de départ et de retour dans leurs déplacements quotidiens. La construction du P+R de 400 places, prévu par la SNCB d'ici 2020, son positionnement idéal aux portes de Liège (accès autoroutier, liaison avec la N3,...) et sa liaison facile vers des pôles importants, comme Liège Airport ou l'hôpital Mont Léglia, font de la gare d'Ans un atout pour une mobilité intelligente à Liège.

**La croissance démographique attendue induira un besoin important de logements**. En effet, la Wallonie doit s'attendre à une augmentation de sa population de 500.000 habitants entre 2012 et 2040 et dépasserait ainsi les 4.000.000 d'habitants (source : Bureau fédéral du Plan). Nos communes devront évidemment surmonter ce défi : 45.000 nouvelles habitations seront nécessaires d'ici à 2035 dans l'arrondissement de Liège (source : Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège). Il n'est pas raisonnable de poursuivre l'étalement urbain actuel, c'est pourquoi **il est essentiel de redynamiser et de redensifier nos villes**. Les logements inoccupés existants doivent absolument faire l'objet de rénovations pour pouvoir être remis sur le marché de l'immobilier et ainsi répondre à la demande future attendue. L'intérêt est également écologique puisque, de cette manière, l'isolation et l'équipement de ces logements permettront de réaliser des économies d'énergie, les déplacements seront réduits et plus aisément accomplis via les transports publics.

Les enjeux en termes de mobilité et de logement ne seront surmontés avec succès qu'en unissant les forces de nos communes. C'est pourquoi **il est indispensable de mettre en place une supracommunalité efficace et efficiente**, une coopération est effectivement nécessaire pour apporter des solutions cohérentes et non contradictoires. Un groupement économique régional pourrait, outre la transformation de la province en métropole présentée dans la partie suivante, voir le jour pour les communes du nord de l'arrondissement liégeois présentant des réalités similaires. Il ne s'agirait évidemment pas d'un nouveau niveau de pouvoir, mais plutôt d'une structure de coordination des politiques de développement économique et des investissements permettant ainsi de **mener une meilleure gestion de l'argent public**. En tant que libéraux, nous voulons **limiter autant que possible les augmentations de la pression fiscale**. Pour répondre à ces défis, nous voulons plutôt privilégier cette coopération entre les communes pour réaliser les économies nécessaires au maintien de budgets équilibrés.

En tant que responsables politiques, nous ne pouvons pas non plus nier la perception majoritairement négative qu'ont les citoyens à notre égard. Nous nous devons d'y répondre pour la rendre positive et ainsi éviter le triomphe d'un quelconque populisme, celui-ci n'ayant jamais apporté la solution aux problèmes rencontrés. La démocratie prend aujourd'hui d'autres formes que la simple représentation. **L'utilisation d'outils de démocratie participative doit être envisagée** et le niveau local paraît le plus opportun pour les expérimenter. Les citoyens pourraient ainsi se prononcer sur les grandes orientations des politiques communales ou sur les grands projets via des consultations populaires. Nous souhaiterions également que les contribuables puissent choisir l'affectation d'une partie de leurs impôts via des budgets participatifs. La réglementation wallonne devra être revue à cette fin. Bref, l'avis des citoyens doit surtout être considéré autrement.

**En conclusion, nos communes vont faire face à de nombreux défis, il est important d'en être conscient pour pouvoir y apporter les réponses adéquates. Nous venons de souligner quelques-uns des enjeux soulevés par le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège, ils ne sont nullement exhaustifs à nos yeux mais simplement révélateurs d'une nécessaire collaboration entre les grandes villes de notre arrondissement.**

## 3. NOS PRIORITÉS COMMUNES

### 3.1. LE TRAM ET LA MOBILITÉ

La mobilité est un problème majeur au centre de nos priorités. C'est un facteur-clé pour attirer de nouveaux habitants et touristes dans nos villes.

Prenons le tram, par exemple : en 2008, il est annoncé pour Liège pour lutter contre la congestion inéluctable des lignes de fond de vallée en rive gauche. Entretemps, toutes les études démontrent la nécessité de réorganiser l'ensemble du réseau à l'échelle de l'agglomération liégeoise. Il aurait pu être un véritable projet supracommunal reliant Jemeppe à Herstal, mais c'est un tram raboté que l'on nous propose, et que nous avons accepté, faute de mieux. Seule la Ville de Liège sera desservie, car le Gouvernement wallon n'a eu de cesse de raboter le projet au cours des précédentes législatures. L'arrondissement aurait pu prétendre à un réseau complet reliant l'ensemble des communes, mais non. Présenté en 2008 et annoncé pour 2017, ce tram verrait finalement le jour en 2022, après moult rebondissements.

Aucune solution n'est évoquée pour la mobilité. Il faut pourtant l'envisager de manière globale pour permettre à l'ensemble de nos communes de se développer.

Il faut de l'ambition dans ce type de dossier prioritaire pour nos villes et communes.

Ensemble, nous pourrions dégager un véritable réseau de transport structurant d'agglomération et ne léser aucune commune.

### 3.2. LA SUPRACOMMUNALITÉ ET LES PROVINCES

L'actualité des derniers mois pourrait avoir pour conséquence de rendre vigueur à certains d'enterrer le niveau de pouvoir intermédiaire que sont les provinces wallonnes. L'évocation d'économies, de simplification institutionnelle et de meilleure gouvernance pourrait sembler séduisante, mais nous aurions tort de nier le besoin de communautés métropolitaines telles qu'elles se forment dans les pays voisins. D'ailleurs, le Schéma de Développement de l'Arrondissement de Liège souligne cette réalité et cette nécessité. **Les territoires qui compteront demain à l'échelle européenne sont ceux qui compteront une population de l'ordre du million d'habitants.** Or, seul l'échelon provincial peut permettre aux Liégeois de l'atteindre. Dès lors, **la réforme annoncée des provinces doit être une opportunité pour repenser leur organisation sous la forme d'une métropole.** Une réforme copernicienne est nécessaire pour répondre aux différents enjeux auxquels les Liégeois vont faire face dans les prochaines années : démographiques, environnementaux, y compris la mobilité, sociaux ou encore d'aménagement du territoire.

C'est pourquoi nous pensons qu'il est essentiel d'organiser **une nouvelle gouvernance territoriale.** Nous voulons transformer les organes provinciaux actuels pour les adapter à la réalité métropolitaine, les bourgmestres doivent être actifs et leur vision intégrée au fonctionnement de la métropole. Il ne faut pas pour autant nier l'importance d'une élection directe pour maintenir le lien avec la population et la sensibiliser à cette nouvelle réalité. Les compétences de la métropole doivent être précisément ciblées et mieux définies par rapport à celles actuelles de la province. La structure

métropolitaine doit ainsi permettre d'instituer une collaboration efficace entre les communes. Une mutualisation des moyens permettra sans aucun doute de réaliser des économies substantielles. Enfin, le costume des intercommunales ne correspond plus à certaines réalités. Il convient donc de réserver les activités plus conséquentes à des entreprises publiques autonomes d'échelle provinciale comme nous le mentionnions précédemment.

Nous souhaitons dès lors intégrer ces idées au projet de réforme des institutions provinciales tel qu'il est voulu par le nouvel exécutif wallon.

Une étude très exhaustive sur la question sera présentée par la fédération provinciale du MR en octobre prochain.

### 3.3. L'INTERCOMMUNALE PUBLIFIN

Ces derniers mois, l'intercommunale Publifin et ses différentes filiales comme Nethys ont été mises sur le devant de la scène médiatique. Des problèmes de gouvernance ont été constatés, la responsabilité collective a été soulignée. Un important travail de réorganisation du groupe est actuellement en cours, piloté depuis le nouveau conseil d'administration de Publifin, et le MR liégeois est à la base de bon nombre des initiatives et propositions mises sur la table. La mise en œuvre des recommandations de la commission d'enquête constitue pour nous une priorité.

Mais au-delà de ces questions, **il ne faut pas nier la réussite industrielle du groupe Publifin-Nethys**. En effet, près de 3.000 Liégeois disposent d'un emploi dans ces sociétés. Par ailleurs, le rapport d'audit réalisé met en avant la solidité et les bonnes performances du groupe. L'investissement des communes dans celui-ci s'avère même être rentable. La structure et le fonctionnement doivent certes être revus, **la gouvernance et les choix stratégiques de Publifin-Nethys doivent être décidés dans les organes créés à cette fin** et non au sein de réunions parallèles. Nous insistons cependant pour que la structure ne soit pas complètement démantelée et que **son centre de décision reste aux mains des Liégeois**. La création d'un tel outil résulte d'une volonté liégeoise commune et d'une prise de risque non-négligeable mais judicieuse au vu du succès actuel. Il serait dès lors inenvisageable de déplacer cet outil dans une quelconque structure régionale basée à Namur et où la marge de manœuvre des Liégeois serait étriquée.

C'est pourquoi nous plaçons pour la **création d'entreprises publiques autonomes d'échelle provinciale**. Le costume de l'intercommunale n'est effectivement pas adapté au groupe Publifin-Nethys, celui que nous proposons permettra une gestion telle qu'elle existe au sein de Proximus, bpost ou encore la SNCB. Nous souhaitons de cette manière que l'institution provinciale propose un contrat de gestion aux dirigeants de Publifin-Nethys, dans lequel seraient détaillés la stratégie du groupe, mais également la rémunération et la responsabilité de chaque dirigeant. Nous souhaitons, avec cette structure, **assurer le maintien d'un personnel liégeois et d'un projet porteur d'avenir pour la reconversion économique de notre région**.

### 3.4. LE RADICALISME ET LA SÉCURITÉ

Les autorités communales sont en première ligne pour développer des initiatives concrètes visant à lutter contre l'insécurité. A leurs côtés, la police et la justice doivent être garantes d'interventions efficaces et rapides, mais aussi de politiques de prévention en prise directe avec les réalités sociales, éducatives et familiales du territoire liégeois.



Depuis 2007, une collaboration du peloton anti-banditisme existait entre les zones de police de Seraing-Neupré et Liège. En 2013, Seraing a souhaité se retirer du projet. Or, **la criminalité qui nécessite l'intervention du PAB ne s'arrête pas aux portes d'une seule ville.** C'est un embryon de la communauté urbaine qui a disparu, et nous le déplorons.

Le MR pense, en effet, qu'il faut travailler dans le sens d'une plus grande synergie entre les communes pour une sécurité optimale. Des accords à l'instar de celui mis en place pour le PAB devraient voir le jour.

Depuis les événements dramatiques récents, nous sommes face à une nouvelle réalité qui oblige l'ensemble des acteurs politiques à travailler en collaboration afin de lutter contre le terrorisme. Au niveau communal, nos villes doivent prendre des mesures proactives pour que les citoyens se sentent en sécurité. Les communes doivent travailler main dans la main dans la mise en place au niveau local de différents outils afin d'appréhender les dangers de la radicalisation.

**Une politique de prévention doit, notamment être instaurée pour protéger les jeunes.** Effectivement, le radicalisme doit être détecté dès le plus jeune âge afin d'éviter qu'il ne s'amplifie.

### 3.5. LES COMMERCES

Selon une étude de l'UCM menée auprès des commerçants, la mobilité déficiente, le manque d'accessibilité et la concurrence avec les commerces aux abords des villes sont pour partie responsables des problèmes rencontrés par les commerçants.

Une politique coordonnée entre les commerces de proximité des différents centres-villes et les grands centres commerciaux périphériques est à mettre en place. Une concurrence stérile doit être remplacée par une complémentarité de l'offre commerciale pour parvenir à une situation win-win. Les différents pôles existants doivent être renforcés, car créer sans cesse de nouveaux commerces n'est pas une solution.

Depuis l'adoption du décret wallon sur les implantations commerciales en 2015, la Région est compétente pour octroyer les autorisations d'implantation de commerces dont la surface dépasse 2.500m<sup>2</sup>. S'il est effectivement primordial de réglementer l'arrivée de nouveaux centres commerciaux d'envergure, nous pensons qu'il aurait été opportun de laisser d'autres acteurs prendre part à la décision. **Les villes et communes concernées ont une vision plus stratégique et sont conscientes des besoins et problèmes rencontrés par leurs commerçants.**

**L'image de Liège Métropole doit être renforcée pour attirer touristes et potentiels consommateurs.** Une action telle que « Liège Together », par exemple, est un premier pas dans cette direction. Ce genre d'initiative doit être encouragée et développée.

Il est important de lancer **une dynamique globale qui ne se limite pas à l'une ou l'autre ville, qui intègre l'ensemble des acteurs concernés et définit une stratégie claire et concrète.** Actuellement, le commerce est géré par bien trop d'intervenants différents, la rationalisation des structures doit être envisagée. On citera, pour Liège, le **Bureau du commerce** qui dépend de l'échevinat du développement économique, **l'ASBL Les Manifestations Liégeoises**, **l'ASBL Gestion Centre-ville**, **l'UCM**, **COMEOS** (représente les commerces et les services actifs en Belgique) et, enfin, **les associations de commerçants** et **l'ASBL Le Commerce liégeois**. Ce manque de vision globale et de coordination entraîne forcément des résultats en demi-teinte.

### 3.6. LA PROSTITUTION

En 2009, une réflexion était en cours quant au projet porté par l'ASBL Isatis, mieux connu sous le nom « Eros Center », un centre de prostitution destiné à accueillir des salons qui garantirait sécurité, hygiène et cadre aux prostituées. Il avait été mis sur pied suite à la décision du bourgmestre de Liège de fermer les bars situés derrière la Grand Poste. Nous espérons dans ce dossier **qu'une vision globale du phénomène prostitutionnel avec les communes voisines soit mise en place**. Cela aurait dû être le cas mais malheureusement, le bourgmestre sérésien, lassé d'attendre une action de Liège, a décidé de réaliser l'Eros Center sur son propre territoire. L'ouverture est prévue en 2019 alors qu'à Liège, nous constatons toujours l'inertie du Collège dans ce dossier.

**Nous regrettons le revirement de position du Collège liégeois à l'encontre du projet, qui de novateur est subitement devenu « un modèle de proxénétisme associatif ».** Nous nous interrogeons alors sur l'idée que le bourgmestre se fait de son voisin sérésien ! Quel bel exemple de supracommunalité et d'entente entre communes !

### 3.7. LA RÉHABILITATION DES SITES

Beaucoup trop de sites, sur l'ensemble du bassin liégeois, sont à l'abandon. Des projets sont en cours pour certains, mais ils stagnent, n'aboutissent pas et les terrains restent en friche.

En cause ? La pollution des sols, entre autres. La programmation des fonds FEDER 2014-2020 prévoit la réhabilitation de 21 friches sur le territoire wallon par la SPAQuE. Ces sites doivent être dépollués. En Région wallonne, l'assainissement est conditionné au respect du principe du pollueur-payeur, notamment. La procédure traîne et nos sols restent pollués.

**Une solution doit nécessairement être dégagée, en concertation avec les communes concernées. Ensemble, nous pouvons changer les choses.**

Par ailleurs, outre les sites qui doivent être assainis, il existe **trop de chancres urbains et de dents creuses dans nos communes**. Qu'un projet soit en cours ou non, la ville, pour rendre plus attrayante nos communes liégeoises, a le devoir d'entretenir ces friches urbaines, mais elle ne bouge pas. Des mesures communes doivent être prises pour que chaque ville puisse s'occuper de ses chancres où les mauvaises herbes règnent et les débris encombrer les terrains. Ces sites ternissent l'image de notre arrondissement.

## CONCLUSION

L'union de nos villes n'est pas anodine. De nombreux points communs nous rassemblent :

- Une sociologie commune ;
- Un passé industriel fort ;
- Un tissu urbain dense et continu.

Les dossiers importants pour l'arrondissement de Liège doivent être envisagés de manière transversale. Effectivement, comme nous l'avons démontré, ensemble nous sommes plus forts. Les problèmes ne se limitent pas à la « frontière » de nos communes.

Notre groupe entend donc se constituer pour nourrir notre réflexion et notre action pour un certain nombre de dossiers. Nous avons pu citer quelques exemples lors de cette conférence :

### **1. La mobilité :**

- Dégager un véritable réseau de transport structurant d'agglomération et ne léser aucune commune ;
- Assurer aux usagers du TEC une continuité du service, mettre en place un service minimum garanti lors de mouvements de grève soudains.

### **2. La supracommunalité et les provinces :**

- Nouvelle gouvernance territoriale : la réforme annoncée des provinces doit être une opportunité pour repenser leur organisation sous la forme d'une métropole ;
- Importance de mener des politiques supracommunales efficaces et efficientes.

### **3. L'intercommunale Publifin :**

- Création d'entreprises publiques autonomes d'échelle provinciale.

### **4. Le radicalisme et la sécurité :**

- Plus grande synergie entre les communes pour une sécurité optimale ;
- Politique de prévention.

### **5. Les commerces**

- L'image de Liège Métropole doit être renforcée pour attirer touristes et potentiels consommateurs ;
- Importance d'une dynamique globale qui ne se limite pas à l'une ou l'autre ville.

### **6. Réhabilitation des sites :**

- Politique commune d'entretien des chancres urbains et friches. Qu'un projet soit en cours ou non, les sites doivent être entretenus pour ne pas ternir l'image de nos villes.

Les mandataires MR de Liège, Seraing, Herstal et Ans partagent un idéal optimiste et ambitieux pour leur commune pour le bien-être de leurs concitoyens, représentant la moitié de l'arrondissement liégeois.

Dans nos majorités communales, les libéraux n'ont pas - ou en tout cas pas assez - eu, à ce jour, l'opportunité d'assumer les responsabilités qui, pourtant, permettraient de conclure un nouveau pacte de confiance et d'action avec les citoyens.

Plutôt qu'un repli idéologique réclamé par certaines forces liégeoises, nous faisons le choix de l'ouverture, de l'entraide, de l'union des bonnes volontés pour répondre aux attentes légitimes des Liégeois, des Sérésiens, des Herstaliens, des Ansois et plus largement, de chaque citoyen espérant une nouvelle dynamique.

Cet engagement, nous pouvons bien sûr le partager avec l'ensemble des mandataires MR des villes et communes liégeoises.

Nous lançons un appel « au-delà des partis » à l'attention des forces vives, des citoyens, des entrepreneurs, des scientifiques, etc.

Ensemble, nous devons investir dans cette « Action commune » car elle est essentielle pour l'avenir social, économique et citoyen de la métropole liégeoise.