



CONFERENCE DE PRESSE

Christine Defraigne, cheffe de groupe,
le groupe MR au Conseil communal de Liège

Sébastien Bovy, Fabrice Drèze, Gilles Foret, Elisabeth Fraipont,
Pierre Gilissen, Louis Maraite, Raphaël Miklatzki, Audrey Neuprez,
Diana Nikolic, Michel Peters.

La mobilité liégeoise ne tient pas la route !

Maison de la Presse de Liège

21 avril 2016

TABLE DES MATIÈRES

Table des Matières	2
1. Introduction	3
2. Les projets de la Région wallonne : où est la Ville de Liège ?	4
2.1. Les Liégeois(es) entendront-ils siffler le tram?.....	4
2.2. CHB et les Quais de la Dérivation	6
3. En attendant le tram... Quelles alternatives ?	8
3.1. Réseau urbain	8
3.2. Le co-voiturage	9
3.3. Vélo : et si on travaillait sur des objectifs réalistes ?	10
4. Réseau Express liégeois et les quartiers de gare	13
5. Stationnement intelligent	14
5.1. Qu'est-ce que le stationnement intelligent ?	14
5.2. Le stationnement intelligent à Liège.....	16
6. Sécurité routière	17
6.1. Constats.....	17
6.2. Statistiques	17
6.3. Propositions.....	18
7. La mobilité dans certains quartiers	19
7.1. Le problème de la mobilité dans les quartiers : Saint-Léonard, Thier-à-Liège, Saint-Walburge, Xhovémont, Cointe,.....	19
7.2. Outremeuse	20
7.3. La mobilité dans le faubourg Ste Marguerite : un dossier ambigu ?	20
8. Conclusion	23

1. INTRODUCTION

Liège a toujours été un endroit agréable. Cependant, un nuage noir assombrit l'horizon: les problèmes liés à la mobilité, et ce n'est pourtant pas faute de les avoir mis en exergue auprès des autorités. Pourtant, la mobilité reste terriblement problématique.

Comment peut-on encore faire confiance au Collège? Les parkings-relais, le tram, des solutions pour le réseau urbain, une meilleure sécurité sur les routes du centre-ville,... Quand le Collège va-t-il prendre les choses en main pour solutionner l'ensemble des situations qui posent de gros problèmes à la Ville ? Comment attirer de nouveaux habitants ou des touristes quand on augmente le prix des parkings ?

Prenons le tram, solution sans cesse avancée par les autorités liégeoises pour régler l'enfer de la mobilité, sa mise en place a de nouveau été reportée pour le printemps 2022... si tout va bien ! On nous l'annonce maintenant pour 2025, la Région ne sait vraiment plus où elle va. Ce projet a subi tant de remaniement que nous n'y croyons plus et son effectivité sera bien certainement encore retardée, voire, dans le pire des cas, tout simplement abandonnée. La Ville doit trouver d'autres alternatives, mais elle n'en fait rien.

Le groupe MR a exigé, de longue date, qu'une commission sur la mobilité soit organisée pour trouver des solutions efficaces. Le Collège nous a écouté et une commission a été mise en place, mais les décisions se font attendre. La prochaine commission est prévue le 27 avril et nous espérons que de véritables alternatives au tram seront enfin posées.

Le dossier CHB reste en rade et ce n'est pas faute de pousser le dossier tant au Parlement wallon qu'à la Ville de Liège. En attendant, ce sont les riverains des quais qui pâtissent de cette inertie.

Nous proposons ici des solutions concrètes pour améliorer la vie des Liégeois(es) et des usagers.

2. LES PROJETS DE LA RÉGION WALLONNE : OÙ EST LA VILLE DE LIÈGE ?

2.1. LES LIEGEOIS(ES) ENTENDRONT-ILS SIFFLER LE TRAM ?

Depuis 2008, la Région wallonne fait miroiter à la Ville de Liège un avenir meilleur en terme de mobilité : le tram, attendu comme le Messie, devait voir le jour en 2017. Malgré les grands et beaux discours, au jour d'aujourd'hui, le tram n'est pas là et pas prêt de l'être.

Concrètement, Eurostat a refusé à 3 reprises le montage financier du partenariat public/privé proposé par la Région wallonne. Des modifications ont pourtant été faites par le Gouvernement, mais ce n'était pas suffisant.

Nous insistons, et ce depuis le premier refus émis par l'organisme européen en mars 2015, sur l'importance de disposer d'un Plan B, mais ni la Ville, ni la Région n'ont de solutions alternatives.

Le Gouvernement ne sait pas où il va et, pour faire bonne figure, ne cesse de retarder un projet qui a déjà bien trop traîné. Pour preuve, les déclarations du Ministre des Transports au début de l'année 2016 « *Nous avons une entreprise qui est dans les starting-blocks, qui peut être désignée et qui peut commencer à travailler. (...) L'avantage de cette formule (Ndlr : de l'attribution d'un marché DBFM) c'est que l'accord rapide du Gouvernement sur la poursuite du projet permettrait d'arriver à une signature du DBFM aux conditions des offres de 2014, puisque les offres à leur niveau actuel étaient prolongées jusque fin mars 2014. Ce qui serait financièrement avantageux, mais également moins risqué en matière de marché public.* » L'option la moins risquée et la plus rapide était donc celle de l'offre du consortium. Maintenant, c'est toute une procédure qui s'effondre et davantage de risques pris, selon les paroles du Ministre le 27 janvier 2016 !

Plus récemment, en février, le ministre wallon des Transports, toujours interrogé par mes soins, affirme que le tram verra le jour, coûte que coûte. Ce coût, il nous inquiète ! La dépense sera-t-elle inscrite intégralement à l'exercice budgétaire de la Région ? Et où va-t-elle trouver les fonds nécessaires à la mise en place du projet du tram ? Bien trop de questions restent en suspens, surtout lorsque l'on connaît les enjeux de ce projet pour la Ville de Liège.

Plus on avance dans ce dossier, plus l'incertitude grandit et les doutes apparaissent : de nombreuses zones d'ombre entourent la potentielle apparition du tram à Liège, au vu des incessants attermoissements du Gouvernement wallon.

En mars 2016, nouveau rebondissement dans l'affaire du tram de Liège : la Région wallonne annonce qu'un nouveau marché va être lancé, toujours de type DBFM, soit la procédure est à reprendre de zéro. Tant de temps perdu pour, au final, reporter une nouvelle fois la mise en place du tram à Liège. Une telle décision engendre plusieurs conséquences :

1. une indemnité est due au consortium Mobilège, qui avait été choisi lors du premier appel d'offres.
2. L'échéance pour la fin des travaux est estimée par le Ministre, dans le meilleur des cas, au printemps 2022, voire 2025 – on perdrait donc énormément de temps, une fois encore. Jusque quand vont-ils retarder l'échéance ?
3. La confiance dans notre Gouvernement régional est sérieusement entâchée ! Ces sempiternels revirements décisionnels et de position ne sont pas politiquement corrects. Le Ministre des Transports est-il de bonne foi ou essaye-t-il de gagner du temps ? La confiance est affaiblie.

La gestion chaotique de ce dossier d'une importance capitale nous inquiète. Le Gouvernement ressemble à un joueur compulsif qui, à la roulette, relance incessamment la bille pour se refaire, mais ce n'est généralement pas ce qui se passe. Plus on joue, plus on perd... et il semblerait que ce soit le cas pour le tram de Liège

Cette dernière décision est-elle la dernière du Gouvernement ? Va-t-il concrétiser ce projet ? D'autres solutions pourraient être mises sur la table, mais aucune information officielle ne nous a encore été donnée. Les multiples revirements de la Région wallonne ont décrédibilisé ce dossier aux yeux des Liégeois(es) qui n'y croient plus. Il faut maintenant que le Gouvernement assume ses responsabilités et matérialise ce dossier avec rigueur et efficacité, même si le temps perdu ne pourra jamais être récupéré.

2.2. CHB ET LES QUAIS DE LA DÉRIVATION

A de nombreuses reprises, via des interpellations, des questions écrites et des motions, les Libéraux liégeois se sont inquiétés du devenir des Quais de la Dérivation.

Si on peut se réjouir de l'aménagement des Quais de la Rive gauche, il conviendrait – dans l'attente des différents projets en perspectives (perdus ou non dans des promesses faites mais non tenues) : le Tram, CHB,...- de porter une réflexion plus globale (et non pas au gré de la pose du Lidar ou encore du passage de la voiture radar) sur la gestion de la circulation sur les Quais de la Dérivation.

Vitesse excessive (bien au-delà des 50 km/h), le charroi de poids lourds en transit,... ..posent problèmes voire même des préjudices plus ou moins importants (immobiliers vu la fragilisation des immeubles, humains avec des accidents à la gravité relative allant parfois jusqu'au décès de la personne comme en septembre 2015).

Aux différents souhaits d'interventions, il a été répondu par des « mesurètes » (pose trop sporadique du Lidar alors qu'il se perd dans des rues dont la problématique de la vitesse n'est en rien comparable) voire des effets rustines (réfection du revêtement de la chaussée des quais avec raclage puis asphaltage en juin 2015) dont la durabilité, vu la pression automobile, verra, rapidement, leur qualité s'estomper !

Ce que nous savons, présentement, de la position de la Ville quant aux problématiques soulevées, c'est :

- qu'elle se retranche, pour ne pas engager des investissements pour la mise en place de radars fixes, actuellement, derrière l'incapacité des Tribunaux de Police à assurer les poursuites en mettant en cause l'effectivité de la norme !
- qu'après insistance en ce sens, le Collège a l'intention de solliciter de la Région le placement de feux clignotants à l'approche des passages pour piétons dont le franchissement – vu la vitesse des voitures – relève d'une épreuve en soi !
- le Bourgmestre aurait sollicité un rapport de faisabilité quant à instaurer des « zones 30 » à certains endroits. Cela soulève interrogation quand on évoque cette mesure comme réponse à un questionnement sur les quais alors qu'il en a été question début 2016 pour des quartiers « test » comme Bressoux et le Longdoz ! A l'instar de nombreuses villes européennes (comme Paris pour les Quais de la Seine), il ne serait pas incongru d'envisager le 30km/h !

Il est impératif que la pression automobile puisse être canalisée ; l'évocation du nouveau projet envisagé pour le site de Bavière soulève la question d'une éventuelle pression automobile en augmentation. Il faudra appréhender le projet avec cette donne. A l'heure actuelle, la situation du Quai du Barbou est déjà plus que discutable vu le nombre de voitures d'étudiants se trouvant sur l'accotement (côté gauche du quai), il n'y a, en effet, aucun élément de ralentissement leur permettant de traverser la route sans risque !

Un autre problème réside dans le fait que plusieurs arrêts de bus se trouvent sur le tracé des quais ce qui entraîne une résonance particulière lorsque cela concerne des quais présentant des casse-vitesse (exemple : Quai Roi Albert - lignes 67-68-69) vu le poids du véhicule de transport concerné !

Il convient de noter, aussi, la problématique de la circulation lourde de transit, les quais étant devenus un véritable réceptacle. Il faut rappeler, cependant, l'interdiction de circulation aux véhicules dépassant 6 mètres et 7,5 tonnes – interdiction violée sans cesse ! Interdiction violée mais qui plus est sur la bande locale et non de transit ce qui, indépendamment des préjudices mobiliers et immobiliers, génèrent des risques pour les riverains pour sortir de leurs garages voire de leurs emplacements ! Le summum est atteint lorsqu'on constate le passage desdits poids lourds sur la bande alors locale qu'ils transportent des produits dangereux voire sur la bande de transit à une vitesse supérieure à 50 km/h !

Renvoyer, sans cesse, la balle vers la Région est trop facile pour s'excuser d'une prise en considération des problèmes récurrents des quais concernés; il convient que **la sécurisation** des quais devienne une priorité, transcendant les strates décisionnelles et la lenteur des projets en discussion! Au lieu de se réfugier derrière la compétence régionale pour s'abstenir d'agir, pour la énième fois, les Libéraux liégeois sollicitent, dans l'attente de la concrétisation des projets en latence, que la Ville exige de la Région wallonne – études d'incidence à l'appui – la mise en œuvre d'une solution de détournement d'une partie du trafic de transit traversant la zone urbaine.

On ne peut plus se satisfaire d'attendre ! Que la Ville prenne ses responsabilités ! Les riverains des Quais de la Dérivation méritent d'avoir une qualité de vie laquelle est spoliée depuis des décennies !

3. EN ATTENDANT LE TRAM... QUELLES ALTERNATIVES ?

3.1. RÉSEAU URBAIN

Si en janvier dernier, le MR annonçait encore vouloir croire au plan A concernant le tram, il exhortait toutefois le Collège d'envisager au moins un plan A bis... dans l'attente du tram.

Nous avons donc demandé et obtenu la tenue de commissions spécifiques sur la mobilité liégeoise à l'horizon 2017 c'est-à-dire en attendant le tram.

L'actualité récente nous a donné raison ! Une première réunion de la commission s'est tenue le 13 avril dernier.

Si les points à l'ordre du jour étaient tous dignes d'intérêt, ils démontraient toutefois, une fois encore, le tramo-centrisme du Collège.

Rétroactes : En 2008, un tram 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.

Le tram n'état pas annoncé avant 2022 si tout va bien (ce qui est loin d'avoir été le cas jusqu'à présent), le MR s'interroge sur la situation de la mobilité liégeoise à l'horizon 2017.

La réactualisation du PUM mise sur une amélioration de la mobilité en rive gauche grâce au tram. Mais en attendant celui-ci, il n'y a aucune perspective !

Les constats en rive droite sont encore plus alarmants :

- Certaines lignes de bus sont au bord de la saturation
- La liaison E25-E40 n'a pas atteint les objectifs de diminution du trafic de transit
- Le tram risque d'entraîner un report du trafic automobile de la rive gauche vers la droite
- Il n'y a pas de P+R prévu à court terme
- Le piéton est le grand oublié

Propositions :

Il faut maintenant que la Ville nous dise clairement comment on va vivre en espérant le tram : Que va-t-on réaliser ? Des Bus à Haut Niveau de Service ? Des parkings-relais ?

Le MR propose de :

- mettre en service des bus à haut niveau de service et à grande capacité à l'horizon 2018 en lieu et place des lignes de fond de vallée saturées
- anticiper en tout ou en partie la réorganisation du réseaux (de bus sur base de l'étude sur les 14 axes structurants) sur base des bus à haut niveau de service
- la réalisation des parkings-relais

Cela permettrait en outre de tester, évaluer et adapter les solutions en amont de l'arrivée du tram, en tenant compte de la (re)mise en service d'un RER et de gares sur le territoire liégeois (Etude AnGeLiC).

C'est ce genre de débat dont le MR souhaite que le Conseil communal se saisisse de toute urgence !

3.2. LE CO-VOITURAGE

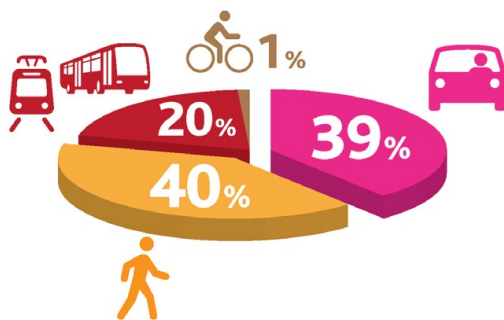
Afin de proposer une alternative économique attractive aux déplacements motorisés, nous souhaitons promouvoir le **co-voiturage** et plus précisément l'utilisation conjointe et organisée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel, dans le but d'effectuer un trajet commun. Cette proposition a été déposée en 2012 comme point à l'ordre de jour du Conseil communal mais n'a jamais été examinée par l'Echevin.

3.3. VÉLO : ET SI ON TRAVAILLAIT SUR DES OBJECTIFS RÉALISTES ?

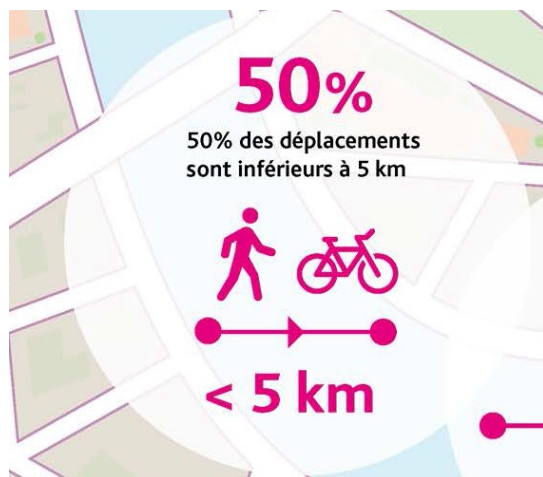
La politique « vélo » de la Ville est comme toute la politique de mobilité : « tramo-dépendante ». Et pour faire patienter le citoyen, lui faire croire que le Collège fait quelque chose, l'on invente des actions « bling-bling » (ou plutôt « ring-ring ») qui ne répondent aucunement aux besoins des cyclistes liégeois : des parcours sécurisés !

Lors de la Commission spéciale « mobilité », les experts ont donné les derniers chiffres.

Parts modales des déplacements internes à Liège



1 % pour le vélo. Et sans doute est-ce un « arrondi » à l'unité supérieure... Or , selon la même étude, 50 % des déplacements sont inférieurs à 5 kms.



Le vélo mérite donc toute notre attention mais surtout dans le développement de pistes cyclables sûres et pas dans la mise à disposition massive de vélos électriques (+ 650 cette année) ou de gadgets (100 kits éclairage). Avec quels résultats ? Les expériences antérieures concluent à un transfert modal massif : 83 % pendant le test, 70 % à la fin du test, 62 % six mois après le test. Sur 240 testeurs. Mais la part de marché du vélo reste à 1 % !

Nous mettons donc légitimement en doute ces résultats : depuis que les comptages sont réalisés, il n'y a qu'un transfert anecdotique vers le vélo qui est toujours considéré comme un moyen peu sécurisant de circuler alors que la Ville se prête bien à ce type de

déplacement, en tout cas en fond de vallée qui concentre une grande partie de la population.

La sécurité ne se brade pas à coup de gadgets. Tout cela est fait pour gagner du temps face à l'inaction. En commission spéciale de la mobilité, a été présenté ce slide, révélateur : Liège doit viser une pdm « vélo » de 10 % pour 2025 !

1- Préambule 2- Principaux ratios socio-économiques 2- Enjeux mobilité de Liège 2015-2030 4- Se stationner et livrer à Liège

■ Développer une stratégie forte et ambitieuse pour le vélo

- un réel effort porté sur les infrastructures, en termes d'itinéraires ;
- des premières initiatives à saluer en termes de services (vélocation) ;
- une offre en stationnement encore insuffisante.

- ➔ pour préserver son accessibilité, sa qualité de vie et sa dynamique économique, Liège doit viser pour 2025 déjà une part modale vélo de plus de 10 % ;
- ➔ une politique de type ByPad est nécessaire, élargissant la stratégie vélo à la communication, la sensibilisation, les services, les formations, etc...

Actualisation du PCM de Liège - Phase 1 : Synthèse des enjeux à l'attention des élus - Collège du 4 mars 2016

16 / 52

Logos: TRANSITEC, espaces mobilités, ICEDD, Liège, Région wallonne, Région de Bruxelles-Capitale

Cet effet d'annonce est sans doute présent pour masquer les multiples points noirs de la mobilité cyclable. Ils se retrouvent en pointillés rouges sur le document officiel : ce sont des rectangles de plus en plus larges. Cumulés, la Ville est, pour le cycliste, quasi un unique point noir.

Prenons les un par un :

- Descendre le Cadran ? Danger ! Sans même parler du revêtement.
- Le passage Guillemins –Rogier – Terrasses ? Danger ! A éviter et quasi impossible à prendre sans mettre pied à terre.
- La liaison Boverie - Matiba – Mediacité ? Danger. La passerelle aura un revêtement en bois peu « vélo-friendly » et mènera les cyclistes venant des Guillemins dans un véritable « sac de nœuds » au milieu duquel se trouve le pont de Huy.
- La jonction Ravel Gramme – Saint Vincent ? Danger. Le système oblige le cycliste à rouler sur les trottoirs.
- Rue Gretry ? Danger.
- Bressoux ? Danger.
- Et le sommet : Amercoeur-Robermont. Danger (avec un rectangle rouge immense). Qui ose monter à vélo vers Grivegnée ? Il faut passer par ...Vaux-sous-Chèvremont pour rejoindre la ligne 38 !

Il n'y a rien de plus facile que de tracer des pointillés sur une carte (que l'on publie sans la dater, de peur sans doute de s'inscrire dans un calendrier) et de dessiner des vélos sur les larges boulevards (rue de Hesbaye). Mais que se passe-t-il quand on arrive aux carrefours (en-dessous de la Côte d'Ans), aux rond-points (Henricourt), aux arrêts de bus (Bld Radoux), dans une zone de chantier (Bld Sauvenière) ? La signalisation disparaît et le cycliste est laissé « à l'aventure ». Reste à se demander pourquoi 2025 ? Parce que la solution se retrouve ...dans le tram. Nous sommes donc « tramo-dépendants ».

Le MR propose de revoir de fond en comble la politique cyclable de la Ville en faisant ce que la Ville n'a jamais fait : travailler sur des objectifs clairs, précis, réalistes, inscrits dans un calendrier et sans attendre le tram ; aménager des carrefours, augmenter le nombre de parkings vélos (toujours trop peu nombreux et mal placés), créer des bandes vélo/piétons sur la Passerelle et, là où le Ravel est saturé (quai Marcellis, qu'il faut mettre en SUL), créer une bande « vélo » dans la trémie/parking sous le Pont Kennedy vers l'aval et un itinéraire vélo dans le Parc de la Boverie vers l'amont. Et mettre en place des projets ambitieux : faire de l'île d'Outremeuse un espace « mobilité douce » en y instaurant une immense zone 30, avec les parkings vélos appropriés.
Il faut bouger !

Exemple vécu :

Enza habite à Cointe. Elle travaille sur le Boulevard de la Sauvenière. Elle a tout essayé : descendre la rue de l'Observatoire ? Pavée, bouchonnée aux heures de pointe, avec un rond-point dangereux et très glissant en cas de pluie, puis le rond-point Henricourt devant lequel les 70 mètres de piste cyclable s'arrêtent net. Et puis ? La rue Louvrex, Jonfosse (pavée) pour arriver par la rue Lonhienne et remonter la piste cyclable (entrecoupée d'un gros chantier) à contre sens ?

Autre possibilité : remonter le Bld Kleyer (pas de piste cyclable jusqu'à la rue d'Andrimont), piste jusqu'à la rue Henri Maus qui s'efface jusqu'au rond-point Saint-Gilles, descente de l'étroite rue Saint-Laurent, rond-point de sortie d'autoroute, bouchons, deuxième sortie d'autoroute, Mont Saint-Martin étroite, puis descente de la rue Haute Sauvenière (pavée). Pour rejoindre la piste cyclable.

Troisième possibilité : descendre la rue de Gerlache, emprunter le pont des Tilleuls puis la piste cyclable du pont de Chemin de Fer. Rejoindre le Ravel le long du Canal de l'Ourthe puis, via Belle-Ile, la piste cyclable du Quai des Ardennes. Puis retraverser le feu rouge Saint-Vincent et rejoindre le Ravel de la Meuse, l'emprunter jusqu'à l'ancienne Passerelle, emprunter la rue Léopold (pavée), traverser le rond-point « Opéra » et rejoindre la piste cyclable. (Distance totale multipliée par 2).

Imaginez les parcours en retour et comprenez que, à de multiples endroits, il vaut mieux ...rouler sur les trottoirs.

4. RÉSEAU EXPRESS LIÉGEOIS ET LES QUARTIERS DE GARE

Un des axes essentiels de la mobilité intermodale de demain dans l'agglomération liégeoise est incontestablement celui du **réseau ferroviaire suburbain**. La SNCB devrait d'ailleurs dévoiler dans les prochains jours les conclusions de ses études et ses priorités dans le cadre du projet AnGeLiC.

Liège possède **une desserte ferroviaire remarquable** qui ne demande qu'à être optimisée. D'abord par l'amélioration des connexions existantes, mais aussi par la mise en œuvre progressive d'une nouvelle offre (cadencement, points d'arrêts, matériel roulant).

Au delà des priorités et des moyens qui seront mis en œuvre par la SNCB pour développer ce réseau suburbain, les pouvoirs communaux et provincial doivent partager une vision commune et investir dans les nœuds modaux que constituent **les quartiers de gare**. Pour ce faire, ils doivent contribuer activement à l'aménagement de véritables quartiers de vie autour de ces gares et en faciliter l'accessibilité. Les parkings relais (P+R) et les pistes cyclables doivent être intégrés dans les politiques d'aménagement.

Au regard des ces éléments, le MR liégeois plaide pour :

- L'élaboration **d'un master plan « quartiers de Gare »** qui permettrait aux acteurs publics et privés du développement territorial de monter des projets à moyen et long terme aux abords des gares et ainsi participer à la densification des quartiers et l'amélioration de leur accessibilité.
- Les gares et futurs points d'arrêt comme **Kinkempois** sur la L125A , **Vennes, Bressoux, Cornillon** et **Angleur** constituent quelques-uns des enjeux d'aménagement en raison des potentiels résidentiel, scolaire et modal qu'ils représentent.
- Nous souhaitons une intégration efficace en amont d'un maximum d'acteurs en plus de la SNCB dans l'élaboration de l'avenir de ces quartiers. A cet effet, il est indispensable **de mettre en place un groupe de travail avec la SNCB qui doit également intégrer la Société de Développement de Liège Guillemins (SDLG)** comme membre du Conseil d'Administration.

5. STATIONNEMENT INTELLIGENT

La politique de stationnement, a fortiori dans les grandes villes, fait partie intégrante de la politique de mobilité. En effet, dans ces villes et aux heures de pointe, on estime entre 10% et 30% le flux de la circulation concentré sur la recherche d'un emplacement de stationnement. Avec, bien entendu, les problèmes de congestion en cascade que l'on imagine. La politique de stationnement est aussi d'une importance capitale pour les commerces et l'activité touristique d'un centre-ville, tant elle peut influencer sur l'attractivité d'une zone commerçante et le flux de touristes ou de shoppers drainé.

Mettre en place un système de stationnement performant, c'est donc s'attaquer au problème de mobilité, un des points noirs de la Ville de Liège.

Les nouvelles technologies numériques (parmi lesquelles l'internet des objets) laissent aujourd'hui entrevoir des solutions de stationnement complètement nouvelles et très performantes. Des projets-pilotes de stationnement intelligent (*smart parking*) ont d'ailleurs éclos ces dernières années aux quatre coins du monde, confirmant tout son potentiel.

5.1. QU'EST-CE QUE LE STATIONNEMENT INTELLIGENT ?

Outre l'utilisation des nouvelles technologies, le stationnement intelligent nécessite la combinaison de plusieurs mécanismes : une gestion dynamique du stationnement, une globalisation du parc de stationnement et une modification dynamique du coût de stationnement.

- Les nouvelles technologies :

Les nouvelles technologies vont nous permettre de résoudre à l'avenir toute une série de problèmes de mobilité dont celui du stationnement dans les grandes villes aux heures de pointe. Parmi ces technologies, l'internet des objets qui consiste, via la pose d'une multitude de capteurs, en l'enregistrement, la collecte et l'analyse d'un grand nombre de données (ce que l'on nomme le Big Data).

Concernant le stationnement, il s'agirait de capteurs placés sur chaque emplacement de stationnement (cela pourrait être une borne ou un capteur intégré au revêtement) qui enregistreraient la présence ou non d'un véhicule sur place en temps réel. Finalement, le système n'est pas dans sa conception très différent de celui utilisé dans les parkings en ouvrage des centres commerciaux, comme à la Mediacité par exemple, qui consiste en un repère lumineux rouge ou vert en fonction de la présence d'un véhicule ou non.

L'ensemble de ces données, collectées et centralisées, devraient alors pouvoir être consultées librement, à tout moment et en temps réel par les automobilistes (principe de l'Open Data ou des données ouvertes). Cela serait rendu possible par le biais d'applications créées par des développeurs grâce à l'accès à ces données de stationnement et qu'ils feront

évoluer au gré des avancées technologiques et des besoins des usagers et des autorités locales.

- La gestion dynamique des emplacements de stationnements :

La différence marquante avec les systèmes actuels des centres commerciaux est que ces données seraient traitées en temps réel et centralisées, l'objectif premier de la récolte de ces données étant de pouvoir informer en temps réel les automobilistes sur le taux d'occupation des emplacements de stationnements. L'utilisateur visualiserait donc en temps réel, sur une application spécifique ou en via une fonctionnalité de son GPS, l'état du stationnement aux différents endroits de la ville ou les zones déjà saturées. Mieux : le système le guiderait vers les zones les moins occupées ou vers les emplacements libres directement.

Les résultats seraient rapides et les avantages significatifs. Non seulement l'utilisateur en question verrait la durée de recherche d'un emplacement se raccourcir drastiquement mais c'est l'ensemble du flux de mobilité qui serait réduit. Au niveau de la performance du système, on optimiserait la fréquentation de la ressource de stationnement sur une même zone géographique.

Les pouvoirs publics y trouveraient eux-mêmes un intérêt puisque le contrôle pourrait être automatisé et donc facilité. Le système détecterait en effet de lui-même les véhicules dont la durée de stationnement a expiré (période limitée ou échéance du ticket acheté). Finies donc les rondes effectuées au hasard et donc très peu performantes, les interventions seraient guidées par le système centralisé. A terme et une fois les usagers conscients de cette évolution, c'est non seulement la diminution des moyens requis mais également l'assurance d'un taux d'acquiescement plus élevé qui seraient constatés et donc, automatiquement, un meilleur turnover entre véhicules qui serait enregistrés.

Ce qui est également intéressant c'est la possibilité pour le système d'intégrer dans son analyse et ses recommandations aux usagers des paramètres décisionnels permettant d'améliorer l'ensemble de la circulation dans des cas précis. Exemple : faire éviter les zones où se situent des établissements scolaires aux heures de pointe. Cela peut consister en une indisponibilité des emplacements en question à des heures prédéfinies, un système d'alerte lorsque prévenant l'utilisateur qu'il doit libérer le stationnement voire un tarif prohibitif pour tout stationnement supérieur à 5-10 minutes aux abords d'une école (voir point sur la tarification dynamique). On approche finalement d'une notion de « Kiss & Ride intelligent ».

- La globalisation du parc de stationnement :

Plus le système inclut d'emplacements de stationnement et plus la gestion dynamique sera efficace et optimale. Le stationnement intelligent doit donc intégrer la plus grande proportion possible des emplacements recensés dans les zones à couvrir. Cela inclut tant le stationnement en voirie que le stationnement en ouvrage mais aussi les parkings détenus par des privés (entreprises, administrations, hôtels, etc). L'objectif est de leur permettre de louer en temps réel leurs places libres (prolongement du système BePark finalement mais en continu et en temps réel).

A noter que les parkings de délestage, situés en dehors des zones ciblées, seront également intégrés au système pour rendre le stationnement intelligent encore plus efficace. A l'approche de la saturation ou si le trajet d'un automobiliste passe par un de ces parkings-relais, le système pourrait automatiquement y diriger l'utilisateur pour ensuite lui proposer un autre moyen de locomotion jusqu'à sa destination. Nous entrons alors dans l'intermodalité qui, à terme et via des systèmes plus poussés (associant géolocalisation et données de circulation et des transport en commun), devrait devenir la norme.

- La modification dynamique du coût de stationnement :

Une gestion optimale du « Smart parking » suppose également une tarification dynamique, c'est à dire la fluctuation du prix de l'heure de stationnement en fonction de l'offre et de la demande, de la période de l'année (soldes, fêtes de fin d'année, etc) et/ou de l'heure de la journée. L'objectif est bien sûr d'orienter les usagers pour optimiser les flux de circulation et le turnover des emplacements.

La tarification dynamique devient donc un outil utilisé pour orienter les comportements en faveur d'une mobilité plus efficace et plus responsable.

5.2. LE STATIONNEMENT INTELLIGENT À LIÈGE.

Se diriger vers une politique de stationnement intelligent à Liège, c'est possible ! Il s'agira bien entendu d'étudier les projets déjà lancés chez nos voisins (en France, aux Pays-Bas voire à Aarschot) et de rencontrer différents acteurs de ce marché en pleine expansion afin de s'orienter vers la formule qui colle le mieux à la réalité de la Ville de Liège. La détermination d'une zone spécifique (voire mieux, de deux zones géographiquement distinctes) dans un premier temps pour l'élaboration d'une phase de test permettrait d'analyser les forces et faiblesses d'un tel système avant de l'imaginer à plus grand échelle. Cette phase de test nous permettrait également de concrétiser l'entrée de la Ville de Liège dans le monde des données ouvertes, inhérent à l'idée de la *Smart City* à laquelle elle entend s'identifier.

Un tel projet permettrait, en outre, à la Ville de Liège, en anticipant une technologie et un système qui deviendront tôt ou tard incontournables, à se positionner comme précurseur en Wallonie. Cela attirera les startups et les développeurs qui sont demandeurs de telles innovations et libertés et fera de Liège, capitale économique wallonne, le moteur régional de l'économie numérique.

6. SÉCURITÉ ROUTIÈRE

6.1. CONSTATS

Depuis plusieurs années, Pierre Gilissen et Diana Nikolic, riverains du quai des Ardennes interpellent, avec Gilles Foret et Elisabeth Fraipont, le Collège pour une sécurisation de cet axe.

Le quai des Ardennes a malheureusement trop souvent été le théâtre d'accidents graves, dont plusieurs mortels, ces dernières années.

Suite à un accident mortel, le SPW ne peut se contenter d'intervenir à chaque fois pour supprimer la possibilité de traverser le quai. **Ce n'est pas empêcher la traversée de la voirie qu'il faut mais la sécuriser !** Et ce, du Pont de Féтинne jusqu'au Pont de Chênée.

Le Bourgmestre nous a annoncé sa volonté d'installer des radars fixes. S'il s'agit d'une prise de conscience de la problématique de la vitesse sur le quai des Ardennes. Non seulement, nous ne voyons toujours rien venir mais, même installés, ces radars n'empêcheront malheureusement rien. Nous sommes, plus que jamais, convaincus qu'il est urgent de concevoir et de réaliser des aménagements adaptés. Seuls ceux-ci auront une incidence sur la vitesse.

Mais cet axe n'est pas le seul qui pose problème.

Nous sommes régulièrement interpellés sur la problématique de la vitesse sur l'Avenue de Fontainebleau et certains axes environnants. Les riverains des rues Hocheporte et Xhovémont dénoncent également les risques qu'une circulation excessive font peser sur la sécurité du quartier, notamment pour les piétons. A Angleur, la Route de Tilff a beau être limitée à 50km/h, tous ceux qui l'ont déjà empruntée ont pu se rendre compte que cette vitesse est rarement respectée. Et les passages pour piétons y sont inexistantes entre la Place Andrea Jadoulle et la plaine de jeux de La Minière soit sur près de 500 mètres !

Tous les riverains de ces axes ont déjà d'une façon ou d'une autre interpellé le Collège, sans succès.

Ces constats nous amènent à nous interroger sur la prise en compte de la sécurité routière sur le territoire de la Ville de Liège.

6.2. STATISTIQUES

Les données disponibles sur le site de la Ville de Liège concernant la sécurité routière s'arrêtent à l'an 2000.

Selon les chiffres que nous nous sommes procurés auprès de l'AWSR, bon an mal an, si la situation n'empire pas, elle ne s'améliore pas non plus ! Et lorsqu'on creuse un peu plus les

chiffres, on s'aperçoit que le nombre de victimes parmi les automobilistes diminue tandis que celui des piétons, cyclistes et motards augmente drastiquement.

Entre 2014 et 2015, le nombre de victimes d'un accident sur le territoire de la Ville de Liège a augmenté de près de 35% pour les cyclistes, de 23% pour les piétons et de 18% pour les motards.

Selon les chiffres disponibles sur le site de la Ville, la Région wallonne se situe parmi les mauvais élèves européens.

Il n'est pas aisé de comparer des régions ou des pays entre eux, ni de trouver des justifications pour expliquer les écarts. Toutefois, il est démontré que les régions ayant de bonnes statistiques de sécurité routière adoptent depuis de nombreuses années une démarche proactive d'amélioration de la sécurité routière dont des démarches liées à l'amélioration de l'infrastructure. Des audits et des évaluations sont réalisées sur le réseau dans le but d'identifier les problèmes liés à la sécurité routière et de prévenir les accidents. Les acteurs de terrain sont impliqués dans les politiques menées.

6.3. PROPOSITIONS

- Cellule de sécurité routière

Afin de permettre la mise en place d'une telle dynamique à Liège, nous proposons de créer une cellule de sécurité routière. Composée d'élus, mais aussi de techniciens et de représentants de la Police, sa mission serait notamment de :

- examiner les demandes des riverains
- entendre les revendications des autres acteurs concernés
- consulter les riverains et acteurs concernés sur les aménagements envisagés

Son objectif serait de réduire le nombre d'accidents en travaillant sur deux axes : la communication et les aménagements.

- Diagnostic local de sécurité routière

Une des premières missions de la cellule précitée serait de réaliser un diagnostic local de sécurité routière sur base des données disponibles auprès de l'AWSR et de la Police. Ce travail permettrait d'identifier les usagers les plus vulnérables ainsi que les points noirs du réseau routier liégeois et de prioriser les enjeux tout en les confrontant aux moyens disponibles et à l'efficacité des différentes actions possibles.

7. LA MOBILITÉ DANS CERTAINS QUARTIERS

7.1. LE PROBLÈME DE LA MOBILITÉ DANS LES QUARTIERS : SAINT-LÉONARD, THIER-À-LIÈGE, SAINT-WALBURGE, XHOVÉMONT, COINTE,...

Chacun pense à son cadre de vie et essaie de le préserver. Un élément important dans la mutation est que, depuis une quinzaine d'années, la mobilité a évolué considérablement dans les quartiers de l'hyper centre et dans les anciennes communes fusionnées de Liège, à tel point que cette qualité de vie est aujourd'hui menacée.

La réalité quotidienne est que la circulation actuelle se reporte sur les voiries internes des quartiers, notamment pour éviter des embouteillages trop fréquents. Ces itinéraires bis créent un engorgement nuisible.

Aujourd'hui, il est du devoir des autorités communales d'empêcher ce report de circulation dans les quartiers.

Exemple : Les automobilistes qui se rendent aux Hauts-Sarts prennent la sortie d'autoroute Vottem-Citadelle et, ensuite, empruntent les boulevards du Thier-à-Liège pour se rendre à Herstal afin d'éviter les axes autoroutiers saturés.

Pour améliorer et éviter la congestion dans les quartiers il faut impérativement :

- Réviser les plans de mobilité dans les quartiers avec une vision globale. On ne peut morceler l'analyse et les solutions qui en découlent.
- Inciter la mobilité douce pour les habitants – il faut privilégier la circulation « riverains » dans certaines voiries des quartiers.
- Obtenir une amélioration des connections inter-quartier par le réseau des TEC.
- Anticiper les décisions de mobilité en cohérence avec les grands projets urbanistiques liégeois.
- Création d'un réseau de navettes électriques gratuites. Dans de nombreuses villes, la mise en place de ces navettes est un réel succès. Par exemple, à Auxerre, des navettes desservent le centre-ville, suivent des circuits définis et s'arrêtent lorsqu'un passant fait un simple geste de la main : elles sont conviviales et gratuites.



7.2. OUTREMEUSE

Comme évoqué par notre collègue Elisabeth Fraipont, la rive droite est arrivée à saturation, 50 000 véhicules y transitent chaque jour.

Outremeuse, ses rues allant du Longdoz, rue Basse-Wez, jusqu'à l'entrée de Bressoux méritent aujourd'hui un plan local de mobilité : les files sur les quais sont nombreuses et le transit rue Gretry est impressionnant.

Des projets d'envergure vont voir le jour dans les années futures : Eco quartier de Coronmeuse, Plaine de Droixhe, Pôle culturel de Bavière. Certains de ces projets sont annoncés à l'aube 2022, ce sont donc des centaines de véhicules qui vont s'ajouter aux 500 annuels qui sont déjà projetés dans l'évolution de la démographie liégeoise. Qu'a prévu la ville ? Comment a-t-elle anticipé cette future congestion d'un quartier ? Malheureusement, à ce jour, force est de constater qu'il n'y a pas de réponse évoquée par le Collège. Liège va étouffer et l'île d'Outremeuse va vivre dans un brouillard de pollution automobile !

7.3. LA MOBILITÉ DANS LE FAUBOURG STE MARGUERITE : UN DOSSIER AMBIGU ?

Lors de la Commission Générale de Mobilité qui s'est tenue le 13 avril dernier à l'Hôtel de Ville, Monsieur Jean-François LEBLANC s'est livré, dans le dossier d'actualisation du PCM (Plan Communal de Mobilité) à une synthèse très fouillée des enjeux à relever les années à venir, en matière de moyens de déplacement mais aussi en terme de stationnement et de livraison. Exercice d'autant plus périlleux que le dossier du tram venait à nouveau d'être botté en touche par la majorité à la Région Wallonne.

Je conclus de cet exposé, dans un premier temps, que les défis sont énormes, tenant compte d'un apport de population pour notre ville de plus de 16.000 habitants et d'un parc automobile en croissance de 40 % d'ici 2030. Dès lors, pour gagner la partie, il faudrait disposer de moyens financiers exorbitants pour entreprendre et mener à bonne fin les travaux d'infrastructure qui s'imposent.

Or, nous savons qu'en la matière nous sommes loin d'être libres puisque dépendants à coup sûr, en permanence d'acteurs extérieurs et de leur bonne volonté.

Il s'agira, en outre, pour affronter, avec une mince chance de succès, de maîtriser tous les paramètres à notre disposition : voitures, vélos, parcours piétonniers, parkings relais sans oublier les transports en commun, tout en veillant à leur complémentarité.

Dans ce combat, qui sera indubitablement difficile, et c'est un euphémisme, la question qui se pose pour les quartiers péricentraux, les portes de la ville, est de savoir si l'option qui sera retenue visera à conforter la situation actuelle, c'est-à-dire de privilégier les entrées des personnes vers l'hyper-centre et leur retour vers leur domicile, plutôt que de donner une réponse pertinente aux besoins réels des faubourgs.

La partie du tracé futur du tram, dit de la vallée, est à ce titre exemplaire. Elle entraîne la mise en cul de sac du Boulevard de la Sauvenière au niveau de l'Opéra, qui empêcherait

toute remontée vers le nouveau Palais de Justice, le CHR, mais aussi vers Fontainebleau, par la place St-Lambert le long de l'Ilot St-Michel.

Dès lors, les usagers venant du sud de notre ville disposeraient de trois possibilités pour rejoindre le nord-ouest :

- prendre l'autoroute vers Ans par la Trémie Ste Marie et redescendre par la rue St-Laurent
- prendre au carrefour Avroy les rues St. Gilles, Wazon, Henri Baron et Gén. Bertrand, pour rejoindre la rue Ste Marguerite.
- traverser la Meuse, prendre le quai, jusqu'au pont d'Amercoeur puis rejoindre la rue Puits-en-Sock et par la rue Léopold, remonter en longeant le Palais des Princes Evêques et le Palais Provincial vers le Cadran.

Qui conclurait en agissant de la sorte que les pouvoirs publics et la SRWT se soucient de la viabilité du Faubourg de l'Ouest.

N'oublions pas que celui-ci a servi de cobaye en matière de mobilité dans les années 70 et que la pénétrante Burenville-Fontainebleau-Hocheporte reste un héritage lourd à porter.

Toutes les études impartiales qui ont été menées proposent une simplification de cet axe, sa transformation en boulevard urbain, le long de la rue Louis Fraigneux, la réorganisation du trafic à Fontainebleau peut-être par un rond-point au diamètre urbain, une refonte d'Hocheporte. Ces différentes mesures devraient assurer une meilleure perméabilité en terme de mobilité générale avec Ste Marguerite-Haut, Naniot, Xhovémont, Campine et Montagne Ste Walburge (Cette énumération n'étant pas limitative).

Le faubourg est également prisonnier du report de la première ligne de tram dit de la vallée qui entrainera celui de la deuxième ligne dite la transurbaine, qui devrait traverser Liège d'est en ouest.

Cependant, dans l'hypothèse de sa réalisation, je propose que la Gare de Fontainebleau devienne un lieu d'échange avec les bus venant de la périphérie, doublée d'un parking relais pour voitures. Ce concept, baptisé gare en étoile, amènerait un délestage qui serait tout profit pour soulager la place St-Lambert. Ce principe pourrait s'exporter vers d'autres entrées de la ville.

Dans cette hypothèse, avec la jonction de bus urbains, il serait possible de rendre une lisibilité au Vallon de la Légia.

Enfin, il est urgent de construire une nouvelle gare du Palais, en surface, et de la relier par une large passerelle surplombant les voies ferrées au Cadran, dont les espaces libres semblent titiller l'intérêt des promoteurs.

Sur le plan urbanistique, depuis quelques années, profitant de son statut de ZIP-QI, le faubourg est en voie de réoxygénation, Ilot Firquet, Parc Ste Agathe, etc...

Demain, il s'agira d'affronter des dossiers plus complexes, notamment le départ de l'Hôpital St-Joseph vers d'autres lieux, afin que son devenir ne se transforme pas en nouveau Bavière et l'aménagement des terrains situés rue Bas Rhieux.

Dès aujourd'hui, il serait souhaitable d'obtenir du TEC des passages plus fréquents des bus de la ligne 19, voire le retour des bus de la ligne 12 dans l'axe Ste Marguerite - St-Séverin - Léon Micnon.

Parallèlement, on devrait envisager le développement d'un système de co-voiturage.

8. CONCLUSION

Pour conclure cette conférence de presse, il est important de rappeler que la mobilité va devenir un véritable enfer dans le centre-ville de Liège si aucune décision tangible n'est prise. Ce n'est pas avec des promesses que la situation évoluera, et nous, le groupe MR, en sommes bien conscients.

Voici donc une liste non-exhaustive de nos propositions pour répondre aux problèmes liés à la mobilité à Liège :

1. Les projets de la Région wallonne

1.1 *Le tram de Liège*

La Ville a besoin d'une vue d'ensemble sur la situation, une réflexion globale est nécessaire pour proposer des alternatives fiables : une étude complète doit être réalisée sur l'ensemble du réseau urbain et les moyens alternatifs de transport pour pallier à un potentiel abandon du tram.

1.2 *CHB et les quais de la Dérivation*

- La sécurisation des quais doit devenir une priorité : la Ville doit exiger de la Région wallonne une étude d'incidence pour la concrétisation des projets en latence.
- La mise en œuvre d'une solution de détournement d'une partie du trafic de transit traversant la zone urbaine.

2. En attendant le tram...Quelles alternatives ?

2.1 *Le réseau urbain*

Le MR demande au Collège de mettre la pression sur le Gouvernement wallon et le TEC afin de dégager des solutions à court terme afin d'éviter de faire de la mobilité à Liège un enfer en attendant le tram :

- mettre en service des bus à haut niveau de service et à grande capacité à l'horizon 2018 en lieu et place des lignes de fond de vallée saturées
- anticiper en tout ou en partie la réorganisation du réseaux (de bus sur base de l'étude sur les 14 axes structurants) sur base des bus à haut niveau de service

2.2 *Le co-voiturage*

- Promouvoir le **co-voiturage** et plus précisément l'utilisation conjointe et organisée (à la différence de l'auto-stop) d'un véhicule par un conducteur non professionnel, dans le but d'effectuer un trajet commun

2.3 Vélo : et si on travaillait sur des objectifs réalisables ?

Le MR propose **de revoir de fond en comble la politique cyclable de la Ville** en faisant ce que la Ville n'a jamais fait : travailler sur des objectifs clairs, précis, réalistes, inscrits dans un calendrier et sans attendre le tram ; aménager des carrefours, augmenter le nombre de parkings vélos (toujours trop peu nombreux et mal placés), créer des bandes vélo/piétons sur la Passerelle et, là où le Ravel est saturé (quai Marcellis, qu'il faut mettre en SUL), créer une bande « vélo » dans la trémie/parking sous le Pont Kennedy vers l'aval et un itinéraire vélo dans le Parc de la Boverie vers l'amont. Et mettre en place des projets ambitieux : faire de l'île d'Outremeuse un espace « mobilité douce » en y instaurant une immense zone 30, avec les parkings vélos appropriés.

Il faut bouger !

3. Le REL

- Elaborer un **master plan « quartiers de Gare »** qui permettrait aux acteurs publics et privés du développement territorial de monter des projets à moyen et long terme aux abords des gares et ainsi participer à la densification des quartiers et l'amélioration de leur accessibilité.
- Les gares et futurs points d'arrêt comme **Kinkempois** sur la L125A , **Vennes, Bressoux, Cornillon** et **Angleur** constituent quelques-uns des enjeux d'aménagement en raison des potentiels résidentiel, scolaire et modal qu'ils représentent.
- Nous souhaitons une intégration efficace en amont d'un maximum d'acteurs en plus de la SNCB dans l'élaboration de l'avenir de ces quartiers. A cet effet, il est indispensable **de mettre en place un groupe de travail avec la SNCB qui doit également intégrer la Société de Développement de Liège Guillemins (SDLG)** comme membre du Conseil d'Administration.

4. Le stationnement intelligent

- Etudier les projets déjà lancés chez nos voisins (en France, aux Pays-Bas voire à Aarschot) et de rencontrer différents acteurs de ce marché en pleine expansion afin de s'orienter vers la formule qui colle le mieux à la réalité de la Ville de Liège.
- La modification dynamique du coût de stationnement :

Une gestion optimale du « Smart parking » suppose également une tarification dynamique, c'est à dire la fluctuation du prix de l'heure de stationnement en fonction de l'offre et de la demande, de la période de l'année (soldes, fêtes de fin d'année, etc) et/ou de l'heure de la journée. L'objectif est bien sûr d'orienter les usagers pour optimiser les flux de circulation et le turnover des emplacements.

5. Sécurité Routière

- Cellule de sécurité routière

Afin de permettre la mise en place d'une telle dynamique à Liège, nous proposons de créer une cellule de sécurité routière. Composée d'élus mais aussi de techniciens et de représentants de la Police, sa mission serait notamment de :

- examiner les demandes des riverains
- entendre les revendications des autres acteurs concernés
- consulter les riverains et acteurs concernés sur les aménagements envisagés

Son objectif serait de réduire le nombre d'accidents en travaillant sur deux axes : la communication et les aménagements.

- Diagnostic local de sécurité routière

Une des premières missions de la cellule précitée serait de réaliser un diagnostic local de sécurité routière sur base des données disponibles auprès de l'AWSR et de la Police. Ce travail permettrait d'identifier les usagers les plus vulnérables ainsi que les points noirs du réseau routier liégeois et de prioriser les enjeux tout en les confrontant aux moyens disponibles et à l'efficacité des différentes actions possibles.

6. La mobilité dans certains quartiers

6.1 Le problème de la mobilité dans les quartiers : Saint-Léonard, Thier-à-Liège, Saint-Walburge, Xhovémont, Cointe,...

Pour améliorer et éviter la congestion dans les quartiers, il faut impérativement :

- Réviser les plans de mobilité dans les quartiers avec une vision globale. Il est hors de question de morceler cette analyse et les solutions qui en découlent !
- Inciter la mobilité douce pour les habitants – il faut privilégier la circulation « riverains » dans certaines voiries des quartiers.
- Obtenir une amélioration des connections inter-quartier par le réseau des TEC.
- Anticiper les décisions de mobilité en cohérence avec les grands projets urbanistiques liégeois.
- Création d'un réseau de navettes électriques gratuites. Dans de nombreuses villes, la mise en place de ces navettes est un réel succès. Par exemple, à Auxerre, des navettes desservent le centre-ville, suivent des circuits définis et s'arrêtent lorsqu'un passant fait un simple geste de la main : elles sont conviviales et gratuites.

6.2 Sainte-Marguerite

- envisager le développement d'un système de co-voiturage
- la Gare de Fontainebleau pourrait devenir un lieu d'échange avec les bus venant de la périphérie, doublée d'un parking relais pour voitures. Ce concept, baptisé gare en

étoile, amènerait un délestage qui serait tout profit pour soulager la place St-Lambert.

- construire une nouvelle gare du Palais, en surface, et de la relier par une large passerelle surplombant les voies ferrées au Cadran, dont les espaces libres semblent titiller l'intérêt des promoteurs.
- il serait souhaitable d'obtenir du TEC des passages plus fréquents des bus de la ligne 19, voire le retour des bus de la ligne 12 dans l'axe Ste Marguerite - St-Séverin -Léon Micnon.