



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.

***Urbanisme, Mobilité & Aménagement du
territoire :
Liège en demi-teinte!***

Maison de la Presse de Liège

TABLE DES MATIÈRES

Table des Matières	2
INTRODUCTION	4
1. Urbanisme.....	5
1.1. Friches et cancrs urbains.....	5
1.1.1. Droixhe	5
1.1.2. Sart-Tilman	6
1.1.3. Saint-Léonard.....	6
1.1.4. Nos propositions.....	7
1.2. Liège : A qui le Tour ?	7
1.2.1. La Tour Paradis ou le « Dubaï du pauvre »	7
1.2.2. Des émules	7
1.2.3. Nos propositions.....	8
1.3. Quelques grands projets oubliés	8
1.3.1. Tivoli :	8
1.3.2. Bavière :	9
1.3.3. Coronmeuse et l'éco-quartier	9
2. Politique immobilière de bureaux à Liège : Où en est-on ?	10
3. Mobilité	13
3.1. Le tram va-t-il passer à la trappe ?.....	13
3.2. La stationnement, un defi non releve	14
3.2.1. Les parkings-relais	14
3.2.2. Les parkings en ouvrage	14
3.2.3. Les zones de stationnement réservées aux riverains	15
3.2.4. La signalisation des parkings en ouvrage.....	15
3.3. Un téléphérique à Liège ? Restons un moment les pieds sur terre !	15
3.3.1. L'utilisation réelle :	16
3.3.2. Le financement :	16
3.3.3. L'intimité des riverains :	17
3.3.4. Les interconnexions avec le Tram semblent s'éloigner.....	17
3.3.5. Nos solutions à étudier :	17
3.4. Quais de la Dérivation – Liaison Cerexhe-Heuseux.....	17
4. LE LOGEMENT.....	19
4.1. Analyse de la situation	19
4.2. La question du logement social	20
5. Conclusion.....	22
5.1. Urbanisme.....	22
5.1.1. Friches et cancrs urbains	22
5.1.2. Les tours	22
5.2. Politique immobilière de bureaux à Liège.....	22

5.3. Mobilité	22
5.3.1. Tram.....	22
5.3.2. Signalisation et parkings	23
5.3.3. Téléphérique.....	23
5.3.4. Quais de la Dérivation	23
5.4. Logement	23

INTRODUCTION

La Région liégeoise est la plus importante de Wallonie : elle doit se montrer à la hauteur de ses aspirations. L'urbanisme, la mobilité, l'aménagement du territoire, la politique de bureaux et le logement sont des éléments indispensables au développement de la Ville.

En 2012, déjà, nous insistions sur leur importance. Cependant, 4 ans plus tard, on reste sur sa faim. Si Liège veut avancer, la Ville doit mener une politique d'envergure pour insuffler un souffle de l'air frais.

Les (trop) nombreux projets en cours doivent aboutir, doivent se finaliser :

- L'inauguration des Quais de Meuse vient d'avoir lieu ce 19 avril. Notons que la fin des travaux était initialement prévue pour décembre 2014, soit. Au vu du résultat, nous doutons de la joie qu'a suscitée cette inauguration : beaucoup d'aménagements sont encore à prévoir.
- Malgré promesses et effets d'annonce, les espaces comme Tivoli, ou Bavière, sont encore et toujours aux abonnés absents du calendrier des travaux de la Ville.

La politique des bureaux est également un point crucial du développement économique de la Ville. Cependant, on reste sur sa faim.

Le réseau de transport urbain, quant à lui, est saturé, ce n'est pas un scoop. Pour pallier cette situation, on a brandi le tram comme LA solution à tous nos problèmes. L'avenir de ce projet reste pourtant incertain.

La méthode Coué de la Ville de Liège ne fait pas toujours recette. Beaucoup d'incertitudes demeurent, nous les constatons ici.

1. URBANISME

La Ville doit se moderniser, elle doit répondre aux attentes des Liégeois et Liégeoises ainsi qu'aux besoins démographiques actuels. Pourtant, peu de choses évoluent vraiment: les problèmes de ces dernières années restent ceux d'aujourd'hui... Est-ce acceptable dans une métropole telle que la nôtre ? Non. Vers quel mode de vie le Collège nous emmène-t-il ? Ce n'est pas en restant les bras croisés que la qualité de vie va s'améliorer et inciter de nouveaux habitants à s'installer ici.

1.1. FRICHES ET CHANCRES URBAINS

Certains quartiers sont laissés purement et simplement à l'abandon. Ce n'est, hélas, pas récent ; Il faut les redynamiser d'urgence.

1.1.1. Droixhe

Le Bourgmestre fait grand cas, ces derniers jours, par voie de presse, des chantiers et projets en cours et à venir dont, notamment, Droixhe.

Il évoque le fait que plus d'espace va être recherché en installant un vaste rond-point afin de redistribuer la circulation ce qui contribuerait, aussi, à changer l'image du quartier.

Si on peut noter que la plaine de Droixhe a, pratiquement, fait table rase des buildings, que le ferrailleur MEDARD a déménagé, que certains établissements nébuleux se soient vus opposer un arrêté de fermeture (Avenue de la Croix-Rouge – CC du 23 mars 2015), le quartier ressemble, de plus en plus, à un quartier fantôme. Une grande surface commerciale vient encore de fermer ses portes (LIDL).

Même si le quartier est en pleine mutation, il conviendrait de garantir aux Droixhiens, actuellement, un minimum de services et ne pas les enclaver dans un no man's land.

Même si le caractère pluriethnique du quartier doit être souligné (le raisonnement vaut, également, pour Bressoux), il convient, également, de pouvoir **offrir à ses habitants un choix commercial autre que des infrastructures destinées à une consommation essentiellement non autochtone**. Il y va d'une cohésion sociale. Il y a, manifestement, eu une évolution du quartier vers une spécialisation commerçante, qui tout en n'excluant pas des relations pluriethniques, tend vers une certaine endo-organisation où il y a une recherche de ressourcement culturel et de développement d'une vie sociale propre.

Un quartier doit être représentatif de la totalité de ses habitants et non pas n'offrir de l'attrait que pour certaines populations qui, tentées par un souci premier de mixité, peu à peu, ont communautarisé la vie. Cela a suscité, malheureusement, le départ de certains « anciens » habitants et a créé une image négative colportée à l'extérieur (exemple : certains guides étrangers en matière de kots déconseillent le quartier aux étudiants). L'avenir immobilier pressenti permettra de faire revenir des habitants de tous profils mais, en attendant, il convient d'assurer aux habitants présents de pouvoir bénéficier de services leur ressemblant et non pas des services afférents qu'à un groupe ou plusieurs groupes « communautaires ».

La pluriethnicité, oui mais il ne faut pas qu'elle concoure à gommer totalement une appartenance du cru avec des besoins qui lui sont propres et la légitimité qui en découle !

La Ville doit, donc, être vigilante à **veiller à assurer aux habitants une permanence d'offres et de services répondant aux besoins de l'ensemble du quartier.**

1.1.2. Sart-Tilman

Quelle est la place du Sart Tilman dans l'agglomération ? Le Sart-Tilman se développe de manière importante (Liège Science Park, ULg cliniques vétérinaires, CHU, constructions de logements,...) La problématique de la mobilité est prise en compte via une étude Stratec et une Commission spéciale « Mobilité » fonctionne bien.

Mais ce développement se fait sans réelle politique urbanistique structurée.

Quid d'un plan d'urbanisme et de développement de toute la zone ? Ne faudrait-il pas avoir la même réflexion pour le Sart Tilman qu'autour du pôle aéroport, à savoir déterminer quels sont les espaces disponibles ou à affecter au développement économique ? Nous avons l'impression que le plan de mobilité met la charrue avant les bœufs. L'on va changer les noms des boulevards et la signalétique du campus, l'on va créer des rond-points, éventuellement remettre les boulevards de Colonster à 2 x 2 ou 2x3 bandes, supprimer des parkings pour en créer d'autres sans nécessairement une intégration paysagère. Nous avons d'ailleurs interpellé le Collège au conseil communal à ce propos.

1.1.3. Saint-Léonard

Depuis que le quartier *Saint-Léonard* est une ZIP/QI, il a fait l'objet de nombreuses tentatives d'investissements des pouvoirs publics en vue de sa reconversion urbaine et urbanistique. Mais aujourd'hui, des projets sont abandonnés, et rien ne se dessine pour l'avenir du quartier.

- Le projet « Koteaux »

A l'origine, 285 kots devaient, en théorie, voir le jour. Le projet a été refusé, et donc revu à la baisse : 232 hypothétiques logements pour étudiants ont été proposés, mais, à nouveau, l'idée est recalée. Au plus grand bonheur des riverains qui ne voyaient pas d'un bon œil un tel investissement, nuisible au quartier.

Le projet aurait pu, sous certaines conditions, contribuer à la rénovation du quartier. En effet, le promoteur supprimait un chancre, néfaste à l'image du quartier et engendrant des problèmes de sécurité.

Bon, retour au point zéro : que va-t-il advenir de ce chancre ? Depuis l'idée des « koteaux », plus rien. Le quartier Saint-Léonard, comme bien d'autres, a besoin d'idées neuves et réalisables, tant d'un point pratique que financier. Nous ne pouvons qu'encourager le Collège à prendre ENFIN des mesures concrètes pour faire bouger les choses !

- L'éco-quartier

Un éco-quartier devait être mis en place pour l'Expo 2017. Nous n'aurons pas l'occasion d'accueillir l'Expo, mais qu'en est-il de l'éco-quartier ? Toujours des questions sans réponses sur des sujets pourtant nécessaires au développement économique, touristique et urbanistique de la Ville de Liège.

1.1.4. Nos propositions

- Nous voulons l'éradication des **friches et chancres urbains**.
- La finalisation des projets entrepris pour que les quartiers soient redynamisés : nous sommes favorables aux **Partenariats Public/Privés**, conçus de telle façon qu'ils passent la rampe européenne.
- La Ville doit prendre en compte la globalité et ne pas s'« attaquer » à une infime partie d'un quartier sans s'occuper du reste : les habitants ont droit à des offres et services répondant aux besoins du quartier entier.

1.2. LIÈGE : A QUI LE TOUR ?

1.2.1. La Tour Paradis ou le « Dubaï du pauvre »

La Tour Paradis, plus communément appelée « Tour des Finances », a été inaugurée en ce début d'année, devenant ainsi la plus haute construction de la Ville de Liège et de Wallonie ! Lors du Conseil communal du 30 mai 2011, Christine Defraigne s'était opposée à ce projet que le Collège défendait non seulement contre l'avis des riverains, mais aussi contre l'intérêt de la population liégeoise.

Malheureusement, nos craintes se sont avérées justifiées. Cette tour ne s'inscrit pas en cohérence avec le projet urbanistique. Elle culmine en effet à 138 mètres (flèche comprise), ce qui est tout à fait disproportionné à cet endroit-là. La Tour Paradis défigure ainsi un quartier en pleine reconversion depuis la construction de la nouvelle gare des Guillemins. Il semble en outre que ses qualités de construction laissent à désirer.

1.2.2. Des émules

La Tour Paradis semble avoir donné des idées à certains promoteurs immobiliers qui rêvent désormais de rivaliser avec le nouveau siège des finances. Des tours vont-elles pousser par-ci, par-là comme des champignons sans cohérence urbanistique ? Tout porte à le croire, au vu des projets de tours qui sont actuellement à l'étude :

- a. La « Tour Barvaux » : L'idée ? Construire une tour qui « rivalise » avec celle des finances. « Elle ne doit pas être plus grande, mais pas beaucoup plus petite non plus », dit le concessionnaire liégeois. Pour parvenir à ses fins, ce dernier s'est associé au constructeur immobilier Thomas & Piron qui a fait appel aux services du célèbre architecte Rem Koolhaas.
- b. La Tour « Saint-Laurent » : ce projet est porté par le promoteur immobilier « Portes de Liège » qui souhaite implanter dans le quartier de Saint-Laurent une tour de 63 mètres de haut destinée à accueillir des bureaux. La Ville de Liège est appelée à donner son avis sur ce projet qui inquiète déjà les riverains, pour qui une concertation est nécessaire avant la réalisation d'un tel projet.

Dans quel plan urbanistique ces tours sont-elles censées s'inscrire ? Qu'en est-il de l'intégration urbaine et de la concertation avec les habitants des différents quartiers concernés ? La Ville de Liège sera-t-elle à l'écoute des craintes et des contestations des Liégeois soucieux de préserver l'image d'une ville qui n'a pas pour ambition de rivaliser avec Dubaï, New York ou Shanghaï ?

Encore une fois, nous n'avons rien contre les tours en tant que telles, mais nous déplorons le manque de cohérence, qu'elles ne s'inscrivent pas dans un ensemble et qu'elles soient isolées les unes des autres.

1.2.3. Nos propositions

- **Concertation avec les riverains** : lorsque des projets d'envergure sont à l'étude, avec comme conséquence la modification durable et profonde du paysage, il est primordial qu'une concertation ait lieu entre les pouvoirs décisionnels et les riverains. Ces derniers sont les habitants des quartiers concernés et donc les premiers à subir les conséquences d'une modification du paysage urbain.
- **L'intégration urbaine** : chaque nouveau projet doit s'inscrire de manière cohérente et respectueuse dans la skyline urbaine. Le groupe MR dit non aux projets qui défigurent les quartiers et prône une meilleure intégration des nouvelles constructions dans le paysage liégeois.
- **Plan urbanistique** : tous les projets doivent s'inscrire dans un plan urbanistique global sur le long terme. Ce plan doit être établi pour les années à venir et définir une ligne de conduite claire et cohérente.

1.3. QUELQUES GRANDS PROJETS OUBLIÉS

1.3.1. Tivoli :

Dans les années 70, lors des grands aménagements de la Place, les bâtiments ont été détruits et la perspective sur la Place du marché s'est libérée. Dans les années 80, un schéma d'aménagement de la Place Saint-Lambert prévoyait les grands ensembles de la place, avec une reconstruction au Tivoli. Ensuite, de nombreuses études et projets se sont succédé. On a parlé du Théâtre, d'une tour rappelant le haut clocher doré de la Cathédrale, ensuite des Chiroux, etc...

En 2005, l'Echevin de l'Urbanisme de l'époque, passé aux finances, annonçait son intention de construire. 10 ans après, rien n'a été fait ! Nous militons depuis longtemps pour la réhabilitation de cet espace. Malheureusement, le Conseil communal s'est retranché depuis de trop nombreuses années derrière cette multitude d'études sans jamais prendre position.

Cela va donc faire 30 ans que ce dossier est sur la table, **il serait donc plus que temps de se décider !**

1.3.2. Bavière :

On a longtemps espéré, on y a parfois cru, mais non ! Depuis 1985, le site de l'ancien hôpital est inoccupé. Et pas n'importe lequel, ce n'est pas moins de 6 hectares en plein centre-ville, à l'abandon depuis maintenant 30 ans. Et ce n'est pas faute d'avoir essayé : les projets se sont enchaînés, aucun n'a abouti.

Bavière passe de mains en mains, de nombreux acheteurs sont sur le coup d'un tel terrain : c'est Tractebel qui l'achète, n'en fera rien et le site sera remis en vente en 1998.

Fin des années 90, l'Echevin des Finances et de l'Urbanisme de l'époque met sur pied un projet qui tient la route : une Cité des Sports, en partenariat avec une société de construction qui deviendra, dès 2002, le projet d'une énorme salle de spectacle qui ne verra jamais le jour.

En 2006, c'est au tour de la société anversoise Himmos, qui fait partie du groupe Heymans, de proposer de nouvelles idées, soit 600 logements de tous types (kots, maisons,...) Crédible et réalisable ! Les preuves sont là : les travaux commencent calmement. A nouveau, la crise de 2008 a eu raison de la société qui met la clé sous la porte : le projet n'aboutira jamais.

Début 2012, nouveau rachat par une grande entreprise de construction en collaboration avec la société foncière. Depuis lors, de grands projets sont prévus pour le quartier comme la construction de logements, d'immeuble à kots, de bureaux et d'un centre sportif. L'Université de Liège s'est également manifestée : elle envisage d'y installer des bâtiments consacrés à la faculté d'architecture. De plus, la Province de Liège voudrait acquérir une parcelle sur le site de Bavière afin d'y implanter un pôle culturel, à savoir l'actuelle bibliothèque des Chiroux.

De grands projets ? Mais sont-ils différents des précédents ? Pourquoi devrions-nous croire, maintenant, en cette volonté de faire revivre ce chancre ? Nous parlons d'égayer ce quartier qui dépérit de jour en jour depuis 2 longues années. Rien ne bouge depuis le démontage de la structure de l'Opéra Royal. **Quand on arrive en ville, on observe un grand bâtiment délabré. Dramatique pour l'image de la Ville !**

Début 2012, nouveau rachat par une grande entreprise de construction en collaboration avec la société foncière. Depuis lors, de grands projets sont prévus pour le quartier comme la construction de logements, d'immeuble à kots, de bureaux et d'un centre sportif. L'Université de Liège s'est également manifestée : elle envisage d'y installer des bâtiments consacrés à la faculté d'architecture. De plus, la Province de Liège voudrait acquérir une parcelle sur le site de Bavière afin d'y implanter un pôle culturel, à savoir l'actuelle bibliothèque des Chiroux.

La programmation des Fonds Feder 2014-2020 devrait être annoncée fin mai. Peut-être ce site a-t-il une chance d'y trouver enfin une place ? **Le doute subsiste, 10 ans c'est le temps estimé pour l'aboutissement d'un projet. Après 30 ans, nous ne sommes plus à ça près.**

1.3.3. Coronmeuse et l'éco-quartier

Pour Liège 2017, le site de Coronmeuse devait être transformé en éco-quartier et était censé accueillir l'exposition. L'exposition, on ne l'a pas, c'est sûr – mais où en est ce projet ? Depuis des mois, plus aucune réunion d'administration à ce propos, plus aucune nouvelle. On déplore un manque de dialogue. Personne n'est tenu au courant des avancées, s'il y en a évidemment.

A nouveau, le projet est en attente d'un financement européen, qui ne verra peut-être jamais le jour. Nous souhaiterions être tenus au courant de l'évolution de ce dossier et connaître les échéances que la Ville s'est donnée pour la concrétisation des travaux sur ce site. Nous regrettons le manque d'information et de communication du Collège à propos de ces grands projets que nous, le groupe MR, ne souhaitons pas oublier.

2. POLITIQUE IMMOBILIÈRE DE BUREAUX À LIÈGE : OÙ EN EST-ON ?

A de nombreuses reprises ces dernières années, le groupe MR au Conseil communal de Liège a interpellé le Collège sur sa vision et ses intentions en matière de développement immobilier de bureaux en région liégeoise où de nombreux projets sont dans les cartons.

Nos interpellations ont conduit la Région wallonne à commander une étude à la SPI¹ en 2013 sur l'implantation de bureaux à Liège. Elles auront aussi sensibilisé les différents acteurs sur la nécessaire coordination des projets sur le territoire liégeois.

Notre inventaire de l'époque sur les nombreux projets liégeois et nos calculs sur la capacité de nouveaux bureaux à Liège ont été confirmés par l'étude de la SPI et par les professionnels du secteur² : le besoin de bureaux est estimé à 40.000 m² à très court terme et plus de **180.000 m²** seraient planifiés à moyen terme.

Au regard des derniers développements et des conclusions des différentes études, il ressort une série de constats et de recommandations qui doivent nous guider dans les choix à prendre en termes d'aménagement du territoire et de mobilité.

Ces dernières années, Liège a vu ses effectifs "bureaux" diminuer sur son territoire, dont certains liés aux activités financières. Liège est également passée à côté de belles opportunités de les augmenter à l'occasion, notamment, des transferts des fonctionnaires prévus dans la 6^{ème} Réforme de l'Etat.

Malgré ces occasions manquées, l'agglomération liégeoise accueille la moitié de l'offre de bureaux wallonne, soit près de 500.000 m². Ce qui ne représente que 3% de l'offre belge !

A côté des pôles urbains de bureaux comme le Centre-ville, les Guillemins, le Val Benoît, l'agglomération de Liège comporte aussi d'autres pôles attractifs comme Liège Airport, le Val Saint-Lambert. D'après l'étude d'Immoquest, ces offres en périphérie ne font pas concurrence au centre-ville contrairement aux idées préconçues.

Quoiqu'il en soit, la Ville de Liège occupe une place centrale dans le développement immobilier de bureaux. Elle doit néanmoins faire face à un parc immobilier de bureaux vieillissant au Centre-ville. Les maisons de maître et immeubles à appartements ne répondent en effet plus aux exigences de qualité et de sécurité actuelles. D'après l'étude de la SPI, ils occuperaient 25.000 m² dans la Ville de Liège.

La paralysie qu'a connu le quartier des Guillemins a également découragé et détourné plusieurs candidats utilisateurs vers d'autres lieux. Les projets de la société Fedimmo suscitent néanmoins un espoir.

Le pôle de Liège Airport est très attractif en raison de l'image business et internationale qu'il procure et par sa localisation à la croisée des autoroutes européennes. Liège Airport Business Park est d'ailleurs le dernier des acteurs à avoir concrétisé un projet immobilier de grand format ces dernières

¹ Implantation de bureaux en Région Liégeoise. Analyse de la situation et potentiel de développement. SPI. Octobre 2013

² L'immobilier de bureaux wallon sous la loupe. Etude Immoquest-Christophe Nihon. Mars 2015

années dans l'agglomération liégeoise. Cette situation explique en partie le succès commercial rencontré.

Le potentiel des futurs utilisateurs, qu'ils soient de nouveaux acteurs sur la place liégeoise ou bien des sociétés en quête de nouveaux espaces, plus adaptés à leur développement, est prometteur. Il ne faut pas passer à côté de cette opportunité.

Le regroupement des outils économiques wallons (SRIW, SOGEP, SOWALFIN) semble être sur les rails. Soyons optimistes et espérons que le Ministre de l'Economie réussira aussi à convaincre ses collègues du Gouvernement wallon d'y adjoindre l'AWEX ...

La Commission Européenne étudie la possibilité d'implanter de nouveaux bâtiments en dehors de Bruxelles. Cette possibilité laisse entrevoir des perspectives enthousiasmantes pour un quartier comme celui des Guillemins, directement connecté par sa gare à la capitale européenne. Faut-il encore que les autorités liégeoises forcent la décision en allant sonner aux bonnes portes !

Dans le secteur industriel, les centres névralgiques où s'effectue la programmation des instructions de production aux différentes unités opérationnelles réparties dans le monde se développent. Nous comptons déjà de nombreux QG de sociétés internationales sur notre territoire (CMI, BEA, EVS, MITHRA) et pourrions poursuivre sur leur lancée.

L'importance de doter nos infrastructures de la meilleure connectivité, des meilleures fibres optiques prend tout son sens dans ces nouveaux modèles de travail.

La modernisation de l'immobilier de bureaux à Liège permettrait aussi de libérer les espaces vieillissants occupés par des entreprises liégeoises. Cette double opération permettrait d'augmenter le standard qualitatif des bureaux à Liège et de créer aussi de nouveaux logements. Afin de limiter le risque de la multiplication des friches sur le territoire, les autorités doivent tout mettre en œuvre pour faciliter la réhabilitation des immeubles. La simplification et la rapidité des procédures doivent être la priorité des autorités communales et régionales.

Pour arriver à ces objectifs ambitieux, il y a des risques à ne pas sous-estimer, comme l'image "industrielle" du territoire, la réputation "sociale" de la région, l'axe économique Bruxelles-Namur-Luxembourg et la dispersion des forces vives dans la poursuite d'objectifs individualistes.

A côté de ces obstacles, les pouvoirs publics doivent prendre toute une série d'**initiatives dans une logique métropolitaine et supracommunale** afin que les investisseurs prennent les risques de construire et les utilisateurs de choisir Liège plutôt que nos voisins.

La mise en place d'un observatoire de l'offre de bureaux à Liège permettrait de compiler les données pertinentes de manière continue sur Liège mais aussi d'assurer une veille auprès de nos voisins. Cette mission supracommunale pourrait être confiée à la SPI qui dispose de toutes les ressources nécessaires.

Puisqu'il est un principe universel qui nous enseigne qu'il est impossible d'avoir une seconde chance de faire une bonne première impression, il serait temps pour Liège **d'opérer un relifing urbain afin de créer une image dynamique aux entrées de ville et aux endroits stratégiques.**

Nos atouts internationaux comme Liège Airport, l'Université, le Palais des Congrès, notre positionnement géographique et eurégional ainsi que notre fleuve la Meuse sont remarquables. Il faut néanmoins déplorer que nos autorités ne les exploitent pas à leur juste valeur tout comme les nombreux réseaux humains qui ne demandent qu'à être actionnés. La priorité est d'élaborer sans

plus tarder un véritable plan de marketing territorial et actionner le lobbying ciblé pour attirer les utilisateurs.

A l'heure actuelle, **Liège manque assurément de bureaux de qualité**, adaptés aux besoins des entreprises et des travailleurs. Les projets ne manquent pas mais tardent à sortir de terre. Afin d'éviter l'immobilisation de la situation ou que la sous-capacité ne se transforme en sur-capacité conduisant à une concurrence négative entre les projets, il est primordial que les opérateurs publics et privés agissent !

La clé de la réussite réside dans la bonne articulation des développements immobiliers, dans le dialogue et la coordination entre les différents intervenants publics et privés mais aussi dans l'organisation d'une offre liégeoise variée et segmentée qui permettra d'attirer de nouvelles entreprises, institutions wallonnes et internationales. Liège a tous les atouts pour y parvenir. "Qui veut, peut et qui ose, fait !"

3. MOBILITÉ

Liège doit faire face à de trop nombreux problèmes en terme de mobilité. Pour répondre aux besoins de la Ville, la mobilité devait être envisagée autrement et intégrer l'ensemble des moyens de transport pour former un vaste réseau de communication bien plus simple, efficace et rapide pour les usagers. Nous avons déjà fait cette remarque en 2012, mais 2 ans plus tard, le constat est navrant : le réseau des lignes urbaines est saturé ; le tram deviendra peut-être le futur grand projet abandonné de la Ville et le REL (Réseau Express Liégeois) ? Aucun mot, aucune information – comme dirait l'adage populaire pas de nouvelles, bonnes nouvelles ? Nous n'en sommes pas si sûrs.

L'actualité nous confirme ce besoin de changement, d'amélioration : le niveau de congestion moyen à Liège est de 17%, ce qui a augmenté la moyenne de 3% en deux ans : Liège est embouteillée, les usagers accusent du retard, la Ville bouchonne. Il faut agir !

3.1. LE TRAM VA-T-IL PASSER À LA TRAPPE ?

Le tram à Liège est LE projet phare de la Ville de Liège, qui permettrait, entre autres, de dégager le réseau du TEC et contrer les embouteillages permanents. En cours depuis le mois d'avril 2011, la Ville l'a encensé, chouchouté et mis au cœur de ses priorités. Mais ce 19 mars 2015, un cataclysme a littéralement ébranlé les espoirs de la Ville : Eurostat a annoncé que le mode de financement du projet était recalé. Un coup dur.

A l'instar du soleil de ce 20 mars, le tram s'est éclipsé. La question qui subsiste est la suivante : n'est-ce que partiellement ou définitivement ? Le groupe MR, afin de ne pas laisser la situation s'enliser, avons proposé une motion à la Ville au conseil communal du 23 mars 2015 pour le maintien du tram à Liège – celle-ci a été votée. Christine Defraigne également émis une proposition de résolution dans le même sens au Gouvernement wallon pour éviter que le tram ne devienne la nouvelle Place Saint-Lambert ou, pire, un grand projet oublié comme Bavière et Tivoli.

Selon les premières réactions post-traumatiques de la Région, que Christine Defraigne a interrogée ce mercredi 25 mars en séance plénière, les travaux ne seront pas suspendus et des négociations vont être entreprises avec Eurostat pour le maintien du tram de Liège. Voici l'unique éclaircie de ce ciel nuageux, assez faible lorsque l'on sait que ce projet va ENCORE accumuler du retard – nous n'allons évidemment pas l'enterrer davantage, mais rappelons que le projet initial devait être inauguré pour 2017, puis pour mi-2018 et enfin pour la fin de l'année 2018...

Comme l'a souligné le Gouvernement wallon : « *Ce qui est bon pour Liège est bon pour la Wallonie, j'en suis convaincu* » et le bourgmestre de surenchérir : « *Le tram est une nécessité pour développer une métropole.* »

Nous attendons donc impatiemment les conclusions et les négociations de la Région et regrettons l'imprévoyance de celle-ci à propos d'un projet qui a déjà mobilisé tant d'acteurs, tant d'argent et de moyens !

D'ailleurs, au vu des propositions de révision d'éléments techniques du tram, nous pensons **qu'il n'est pas judicieux de venir avec un projet au rabais**, car nous nous déforçons dans la négociation. Si celle-ci devait échouer, le Gouvernement wallon et le Collège communal seront face à leurs responsabilités.

3.2. LA STATIONNEMENT, UN DEFI NON RELEVÉ

La concrétisation réaliste et ambitieuse du problème de stationnement constitue, plus que jamais, un des enjeux majeurs du développement de notre ville et plus particulièrement de ses vecteurs économique, touristique et sociologique.

Si on analyse, aujourd'hui, les résultats sur le terrain engrangés par le plan de déplacement et de stationnement (PDS) réalisé en 1999 par les sociétés TRANSITEC et AGORA, les changements qui ont vu le jour sont particulièrement rares. En résumé, beaucoup de blabla mais peu de concrétisations.

Que ce soit en matière de parkings-relais, de construction de parkings en dur, de la délimitation actualisée des zones réservées aux riverains ou, plus frustrant encore, de la mise en place d'un système de signalisation moderne, facilement lisible et permettant la localisation des parkings existants et leur taux d'occupation, **presque tout reste à faire.**

3.2.1. Les parkings-relais

Dans le plan communal de mobilité, intitulé « stratégies et perspectives du 28 mars 2009 », il y a donc 6 ans, le Collège annonce la mise en œuvre de P+R sur les sites suivants :

- **Coronmeuse** : capacité de 400 véhicules en attente du tram, où elle serait portée à 600 places.
- **Sclessin** : 300 places, bénéficiant d'un avant-projet détaillé en cours de finalisation.
- **Sainte-Walburge** : 400 places et un avant-projet détaillé.
- **Robermont** : 200 places rendues possibles par une extension du dépôt du TEC.

Plus que jamais, aujourd'hui, les libéraux soutiennent ce programme, qui reste un élément prépondérant dans la perspective d'une mobilité fluide, notamment dans le centre urbain. Cependant, nous nous inquiétons de la lenteur de sa mise en œuvre et du lien trop étroit qui existe entre son effectivité et la concrétisation du dossier tram. Nous attirons également l'attention sur les dérives que pourraient engendrer la réalisation de parkings-relais. En effet, ces derniers sont l'exemple-même d'une mesure où le meilleur peut entraîner le pire. Dès lors, il importe de mettre en place des plans communaux d'aménagement interdisant la création ou le développement économique ou commercial à proximité, afin d'éviter de nouvelles barrières sur le chemin de la ville.

3.2.2. Les parkings en ouvrage

Les projets de construction de parkings en ouvrage, tant Quais sur Meuse, en face de la Grand Poste, que sous le boulevard d'Avroy, entre le carrefour Destenay et la statue Charlemagne, ne datent pas d'hier, mais bien d'un autre temps.

Depuis, l'étude du mois d'août a confirmé l'urgence de leur concrétisation.

Ce dossier a souffert, pendant des années, de la volonté du Collège de tout faire et, notamment, d'en assurer la gestion alors que, visiblement, ce n'est pas son métier.

Quant à la mise en œuvre du projet Avroy, il faudra attendre des jours meilleurs, alors que les besoins existent réellement.

Nous souhaitons, dans les deux cas, la mise en place d'une politique tarifaire plus démocratique que l'actuelle.

Et nous suggérons de profiter de cette opportunité pour remettre en chantier les négociations entre les gestionnaires des infrastructures en dur et les milieux économiques de notre cité, afin de conclure un contrat : LIEGE, VILLE DE COMMERCE, PARKING GRATUIT !

3.2.3. Les zones de stationnement réservées aux riverains

Nos concitoyens doivent être assurés de trouver un espace de stationnement qui leur soit réservé à proximité de leur domicile. Aujourd'hui, on est loin du compte !

En effet, si on en croit une étude de 2011, le nombre de tels emplacements se situerait à 1.200 et leur exploitation se trouve réduite par la possibilité d'obtenir 3 cartes riverains gratuites par ménage.

Il y a dès lors urgence de lancer, dans chaque quartier, des études pouvant être actualisées, afin d'ajouter, dans la cohérence, de nouvelles zones ou de développer celles existantes.

Nous suggérons également la **mise en place d'une politique de rotation différente** de ces emplacements. Ceux-ci seraient partagés, les jours non-fériés, contre une participation financière modeste, de 8h30 à 17h30, avec d'autres utilisateurs.

Liège se doit impérativement d'augmenter sa population, si elle se veut une métropole !

Dans ce contexte, l'existence d'un volet approprié de stationnement réservé aux riverains serait sans conteste un atout majeur pour y parvenir.

3.2.4. La signalisation des parkings en ouvrage

La Ville de Liège a eu la possibilité, dès le début des années 1990, de mettre en place un système de signalisation généralisé et efficace de ses parkings en ouvrage, financé en grande partie par les pouvoirs publics dans le cadre de leur volet touristique – subsidiation à laquelle pouvaient venir s'ajouter des sponsorings sous forme de publicités.

Il s'agissait donc d'une opération non seulement gratuite, mais qui pouvait s'avérer bénéficiaire. Pourquoi n'en fut-il rien ? Ce manque d'intérêt reste un des mystères de la politique liégeoise. Aujourd'hui, Liège, contrairement à la majorité de ses villes voisines, et notamment Aix-la-Chapelle, Maastricht ou Hasselt, demeure complice d'embouteillages et d'une pollution évitable, dissuadant bon nombre de visiteurs potentiels de revenir dans notre ville.

Nous réclamons **l'extrême urgence pour ce dossier et l'installation rapide d'un système dynamique** informant les usagers sur la localisation des parkings en dur et sur l'évolution, en temps réel, des capacités existantes de stationnement.

3.3. UN TELEPHERIQUE A LIEGE ? RESTONS UN MOMENT LES PIEDS SUR TERRE !

Nous sommes des défenseurs de la « liberté de circuler » et nous encourageons les modes alternatifs de déplacements. Néanmoins, aujourd'hui, nous avons le devoir d'analyser la proposition qui est sur la table et que l'on pensait enterrée après la campagne électorale de 2012.

En effet, un parti politique dont la « Présidente de l'hôpital » en faisait son fer de lance. En somme : ce téléphérique nous a été vendu à toutes les sauces.

Maintenant, c'est au tour du CDH, certainement à court d'idées, de ressortir le dossier en organisant une table ronde sur le sujet. Le Collège souligne un « intérêt touristique important » pour Liège. Durant 5 minutes, nous avons cru à un poisson d'avril !

Les questions sont maintenant nombreuses à rester sans réponses.

3.3.1. L'utilisation réelle :

- **La mobilité :**

Qui va utiliser ce téléphérique ? Ce mode de transport va-t-il réduire l'utilisation de la voiture en ville ?

N'est-ce pas un projet trop complexe ? La nécessité de passer d'un mode de transport à l'autre, voiture, puis téléphérique, puis Tram, nous permet d'affirmer que ces contraintes dissuadent un « potentiel usager » avant même la mise en œuvre du projet.

En 2012 il était annoncé qu'une enquête serait menée auprès des usagers du CHR de la Citadelle, quid des résultats ?

- **L'attrait touristique :**

Selon nous, il est en l'état quasi inexistant : en effet, qu'avons-nous à proposer aux touristes au sommet du téléphérique ? Une citadelle, certes, mais qui n'est pas tout à fait pareille qu'à Huy, Namur ou Dinant !

Les amoureux des coteaux et des balades découvertes préféreront monter à pied et redescendre de la même façon, d'autant plus que les promenades pédestres suivent des itinéraires différents, tant à la montée qu'à la descente.

Nous voulons un véritable projet pour croire un minimum à la plus-value touristique !

- Valorisation des vestiges de la citadelle, du patrimoine militaire (notamment l'abri atomique.)
- Installation d'une table d'orientation.
- Départ de sentiers balisés vers le Thier-à-Liège pour la découverte du patrimoine minier.
- Etc...

3.3.2. Le financement :

Au moment où la Région et la Ville sont en proie à des difficultés financières, nous sommes un peu perplexes quant à la faisabilité financière du projet et encore plus en constatant l'évolution du dossier « Tram » ! Faut-il rappeler que le tracé du Tram a été revu à la baisse, faute de moyens financiers ?

L'investissement et le coût de fonctionnement sont exorbitants. De plus, s'il s'avère que deux stations sont créées, Citadelle et Vottem, elles impliqueraient inévitablement la création d'immenses parkings. Soit des dépenses parallèles à l'implantation du téléphérique !

Pour rappel, citons un exemple d'une autre ville wallonne, Namur, où la conception et la construction du téléphérique coûteraient 8,7 millions d'euros. Les coûts d'exploitation durant 30 ans,

quant à eux, s'élèveraient à 19,6 millions d'euros et les coûts d'entretien à 3 millions d'euros. Les recettes, par contre, sont estimées à 350 000 euros par an.

Il s'agit maintenant d'être attentif à la situation liégeoise, qui est bien différente, notamment à propos des recettes liées à l'utilisation pour Tourisme qui seront quasi inexistantes à Liège.

Pour le téléphérique liégeois, lors de la conférence de presse du CHR de la Citadelle et d'Urbagora, il était annoncé un coût de 12 millions d'Euros et, ce, uniquement pour sa création.

Comment rentabiliser dans ce cas un tel projet ?

3.3.3. L'intimité des riverains :

Le passage au-dessus des maisons et l'intimité de ces derniers a-t-elle été suffisamment étudiée ?

3.3.4. Les interconnexions avec le Tram semblent s'éloigner.

En effet, le passage du Tram devrait se faire sur les quais.

3.3.5. Nos solutions à étudier :

- Un funiculaire « train à crémaillère » (cfr. Spa)
- Bus léger, de petite taille reliant « Saint-Lambert à la Citadelle » d'une traite, sans arrêt intermédiaire.
- Construction d'un immense parking en sous-sol sur le site du CHR.

3.4. QUAIS DE LA DÉRIVATION – LIAISON CEREXHE-HEUSEUX

Le 19 avril dernier avait lieu l'inauguration des Quais sur Meuse.

Mais il est 8 Quais - ceux de la Dérivation – qui se sentent oubliés, perpétuellement oubliés !

Dès les années 90, devant les revendications des riverains desdits quais et, notamment, par les actions de sensibilisation menées par l'ADRD (Association de Défense des Riverains de la Dérivation), on avait brandi la liaison CHB (Cerexhe Heuseux Beaufays) comme solution de désengorgement du centre urbain et de régulation de la circulation sur les quais concernés ; il s'agissait, in fine, d'un miroir aux alouettes puisque plus de 20 ans plus tard, rien n'est encore initié en ce sens !

Lors de l'inauguration des Quais sur Meuse, grand cas a été fait de la mobilité et de la requalification de l'urbanisation dans la convivialité. Le Directeur de la direction générale opérationnelle des Routes et Bâtiments, Etienne WILLAME, a, d'ailleurs, insisté sur la priorité de son service à savoir une autre vision de l'espace public via sa réappropriation par la population avec un souci d'aménagement paysager et d'une vitesse apaisée.

Il conviendrait de rappeler, dans l'attente d'une prise de position – utopique – concernant CHB, une des vocations des quais : la vocation résidentielle.

Or, au fil du temps, ils sont devenus un itinéraire de vitesse pour les automobilistes (qui sont loin de respecter les 50 km/h requis – ce n'est pas la pose d'un Lidar tous les jours qui endiguera un comportement critiquable).

Pire encore ; ils sont devenus un itinéraire de délestage pour des poids lourds polluants et agressifs ! En effet, ces derniers – trop souvent – utilisent la bande de droite réservée au trafic local en lieu et place de la bande réservée au trafic de transit. Nonobstant le fait qu'il s'agisse de trajets interrégionaux voire internationaux ne faisant que transiter par Liège avec peu voire pas d'incidence pour la Région, ils participent - via les trépidations qu'ils imposent aux immeubles riverains – a fortiori quand il y a des plateaux ralentisseurs (Quai Roi Albert) – à la dégradation et dépréciation desdits immeubles. Il est à noter que le 22 février 2015, l'asbl FBMC (Fédération belge des Motards en Colère), dans le cadre de leur opération TAGS, a sensibilisé le Ministre wallon des Travaux publics sur l'état désastreux des routes et, notamment, le long des Quais de la Dérivation dont le revêtement est détruit par le passage des poids lourds sur la bande locale. Outre le danger que cela présente pour les usagers de la route, les aspérités et les trous créés, à chaque passage des poids lourds, provoquent fissures et tremblements dans les immeubles riverains ! Ce n'est pas un ré-asphaltage périodique qui « effacera » le préjudice immobilier subi !

Le Temps passe – les interpellations se répètent depuis plus de 20 ans – et rien ne bouge !

Le 5 septembre 2011, nous interpellions quant aux conséquences de la mort annoncée de la liaison CHB pour les Quais de la Dérivation ; le Bourgmestre temporisait en faisant part de son sentiment selon lequel la liaison CHB n'était pas définitivement abandonnée et en abordant la concrétisation d'une antenne du tram vers Bressoux en relation avec un parking qui aurait été une « *solution forte pour soulager la circulation* » sur les quais. Non seulement, le tram est loin de se concrétiser mais, en plus, la liaison CHB - même si le Ministre wallon de la Mobilité n'y est pas opposé – ne pourra pas être initiée en l'absence d'argent alors que c'est un projet qui date de 1969 !

La liaison CHB coûterait cher mais imaginons une action collective des riverains en indemnisation du préjudice subi par leurs bâtiments...cela aurait un coût également !

Aussi, il conviendrait que la Ville de Liège – en dehors de contrôle renforcé de la limitation de vitesse et du respect de l'interdiction du transit poids lourd - EXIGE de la Région Wallonne – endéans les meilleurs délais – études d'incidences à l'appui – la mise en œuvre d'une solution de détournement d'une partie du trafic de transit qui traverse la zone urbaine.

La Ville de Liège doit se rappeler qu'elle a deux rives qui méritent une même attention !

4. LE LOGEMENT

4.1. ANALYSE DE LA SITUATION

Ces derniers mois, nous voyons fleurir les projets immobiliers sur Liège : certains sont déjà anciens (Bavière, Coronmeuse...) et attendent de trouver leurs financements (privés et publics, dont des fonds FEDER) ; d'autres sont très récents (Projet « Tour Barvaux » à Fétinne, projets « Circus », « Minguet » et « Fedimo » dans le quartier des Guillemins...), sont les uns et les autres à des degrés d'évolution assez différents et doivent être examinés soigneusement. A côté des aspects « bureaux » et « commerces », tous ces projets ont une part, même minime, réservée au logement.

Doit-on craindre un risque de « **surchauffe** » immobilière à Liège ? Le secteur de l'immobilier et de la construction est-il capable d'assimiler autant de grands projets à la fois ? Sommes-nous dans un « trends » ascensionnel pour Liège et sa région qui pourrait entraîner de nouveaux projets immobiliers dans la quinzaine d'années qui nous sépare de l'horizon 2030 ?

Pour le MR, il est essentiel de tenir compte des besoins réels, actuels et prévisionnels, en termes de logements sur le territoire de la ville de Liège, en fonction non seulement de sa sociologie, mais aussi de sa démographie, et également des réserves foncières disponibles. En effet, Liège devrait à l'horizon 2018 retrouver ses 200.000 habitants (soit sa population d'il y a 30 ans) et on peut raisonnablement penser que la ville pourrait compter +/- 220.000 habitants à l'horizon 2030. Rappelons que selon les prévisionnistes, en 2030, la Wallonie comptera pratiquement 4 millions d'habitants, et que dans la zone des pays de l'OCDE, 4 citoyens sur 5 vivront dans des zones urbaines. Au-delà de la croissance de la population, le nombre de ménages ne cesse d'augmenter en raison de la diminution de la taille moyenne des ménages : de 2,95 personnes par ménage en 1970, on est passé à 2,3 en 2008.

A rythme égal, on peut estimer qu'en Wallonie nous aurons besoin de **250.000 logements** supplémentaires (chiffres de la Déclaration de Politique régionale 2014 du Gouvernement wallon) d'ici à 2030, soit plus de deux fois le nombre total de logements publics existant sur le territoire ! Actuellement, on peine à créer 1000 logements publics par an en Wallonie, en sachant qu'en 2014 le secteur public disposait en Wallonie de 101.000 logements sociaux et assimilés. Leur état dans les zones urbaines est malheureusement bien souvent très mauvais.

A Liège-ville, avec un taux d'occupation de 2,3 personnes par logement, ce sont donc environ 10.000 nouveaux logements qui seront nécessaires à l'horizon 2030, dont, à taux de logements publics constants, entre 1000 et 1200 logements sociaux.

Il s'agit donc d'identifier à Liège, le plus clairement possible :

- à moyen et long terme, le nombre et le type de logements nécessaires pour répondre aux besoins actuels et futurs (taille, adapté, social, moyen, acquisitif, locatif...) ;
- les disponibilités foncières connues (terrains à bâtir disponibles, réserves foncières publiques, espaces inoccupés à réaffecter au logement...)
- l'offre de services publics proches de ces disponibilités foncières.

Sur cette base, **l'autorité communale pourrait adapter sa politique de logement**, voire d'aménagement du territoire, aux besoins ainsi identifiés et projetés. Le Collège a présenté au Conseil communal du 27 avril, une série d'abrogation de plans communaux d'aménagement (PCA), pour la plupart très anciens, et se propose de procéder ainsi (abrogation totale ou partielle) pour les $\frac{3}{4}$ des PCA existants (environ 200), devenus obsolètes ou dépassés par la réalité. C'est donc bien le moment de procéder à un état des lieux le plus précis possible pour établir une forme de planologie communale adaptée. Une fois ces PCA abrogés, le Collège devra soumettre au Conseil communal de nouvelles propositions planologiques, en fonction de l'arsenal juridique contenu dans le nouveau Code wallon de développement territorial (CODT).

La Ville pourrait donc sélectionner de manière plus objective quels types de projets immobiliers accepter, et éventuellement examiner les programmes de subventions potentiels à introduire à la Région wallonne.

4.2. LA QUESTION DU LOGEMENT SOCIAL

Par ailleurs, nous souhaitons relever un certain nombre d'éléments contenus dans le chapitre dédié au « Logement » dans la Déclaration de Politique générale du Gouvernement wallon, qui, immanquablement, auront des conséquences sur la politique à mener dans la métropole liégeoise.

- le Gouvernement wallon se propose de créer rapidement 6000 logements publics (actuellement, c'est 1000 par an) et va créer à cet effet un *fonds d'investissement du Logement, afin de mettre en œuvre les prochains ancrages communaux du logement. Les modalités de financement pourront se réaliser par un mécanisme de droit de tirage spécifique. Ces logements pourront être locatifs ou acquisitifs, sociaux ou moyens, d'insertion, d'urgence, étudiants, résidences-services, destinés à des publics aux besoins spécifiques.*
- le Gouvernement wallon entend *charger les Sociétés de logement de service public (SLSP) d'une mission de promotion immobilière et de création massive de logements destinés à la vente et à la location-acquisition pour des ménages à revenus modestes et moyens.*
- Le Gouvernement wallon veillera à :
 - o *favoriser une mise en commun des services support des SLSP à l'échelle des bassins de vie, tout en maintenant les services locatifs et immobiliers au plus près des locataires ;*
 - o *encourager les SLSP à atteindre une taille optimale ;*
 - o *intégrer les Agences immobilières sociales au sein des SLSP, sous la tutelle de la Société wallonne du Logement, afin de renforcer la prise en gestion de logements privés ;*
 - o *assurer l'équilibre financier des SLSP par une diversification des opérations immobilières.*

Que pense le Collège de ces dispositions contenues dans la DPR du Gouvernement wallon, dont la composition est politiquement la même ? Quels types de réformes dans le secteur envisage-t-il en fonction de la DPR ?

Par rapport à la question du logement social proprement dit, il faut bien examiner les chiffres pour saisir la situation réelle du secteur à Liège.

A la « Maison Liégeoise », relevons que fin 2013 :

- 3580 logements sont loués, sur un total de 3919, regroupant 6989 personnes, dont une grande majorité d'isolés ou d'isolés avec enfant(s) ;
- 79 % des locataires ont un loyer limité à 20 % de leurs revenus ;
- 73 % des ménages locataires sont en situation de précarité ;
- 83 % des ménages locataires bénéficient de revenus de remplacement (pensionnés, chômeurs, minimexés, handicapés ou tombant sous le régime de l'assurance maladie-invalidité).

Pour les candidats locataires à la « Maison Liégeoise » (4102 ménages en attente fin décembre 2013), la situation n'est pas meilleure, voire plus grave encore, puisque 84 % d'entre eux sont en situation de précarité et 80 % bénéficient de revenus de remplacement ; 70 % d'entre eux ont moins de 35 ans.

La plupart des nouveaux locataires entrants bénéficient donc en moyenne d'un loyer plus faible que leurs prédécesseurs, entraînant ainsi une chute des recettes locatives théoriques. Une des solutions est donc de réduire au maximum le taux d'inoccupation des logements (particulièrement haut à Liège), afin d'augmenter les revenus locatifs de « La Maison Liégeoise », celle-ci comptant les plus faibles recettes locatives théoriques de Wallonie.

Pour le Mouvement Réformateur, comme cela est suggéré par le Gouvernement wallon et comme cela a été opéré en 2012 dans l'autre grande ville wallonne, Charleroi, il importe de concentrer le plus efficacement les moyens affectés à la gestion du logement public liégeois au sein d'une seule société de logements de service public, dont des antennes seraient décentralisées au sein de certains services communaux et/ou sociaux. Dès 2012, le Mouvement Réformateur avait fait cette proposition de fusion des deux SLSP desservant actuellement la Ville de Liège. Cette fusion, génératrice d'économies d'échelles, devrait permettre une gestion plus efficace de l'ensemble du logement social au niveau de l'ensemble du territoire liégeois, en symbiose avec la Ville et le CPAS de Liège.

Pour le Mouvement Réformateur, la fusion de La Maison Liégeoise et du Logis social n'est bien entendu envisageable que sous deux conditions (déjà évoquées en 2012) :

1) La garantie par le Gouvernement wallon de l'apurement de la plus grande partie de la dette de La Maison Liégeoise. En 2012-2013, le Plan « P.I. vert » du Gouvernement wallon avait prévu une soi-disant « recapitalisation » de La Maison Liégeoise à concurrence de 15 millions en 4 ans, soit à l'horizon 2015-2016, mais la montagne a accouché d'une souris. On parle en effet maintenant plus pudiquement de « refinancement », ce qui est bien entendu très différent d'une « recapitalisation », et on ne peut pas encore en voir aujourd'hui les effets réels, la mesure se réduisant principalement à des prêts, des avances conditionnées, etc. L'endettement à court terme de la Maison Liégeoise culminait au compte courant de la SWL à 38,8 millions d'Euros au 31 décembre 2013. Les choses se sont légèrement améliorées en 2014, le déficit revenant à 34,6 millions d'Euros, grâce aux mesures régionales de refinancement. Il conviendrait donc que le Gouvernement wallon poursuive cet effort, en envisageant une véritable opération de recapitalisation, associée aux mesures de gestion adoptées par le Comité de gestion, qui donnent petit à petit des résultats, mais malheureusement trop lentement et dans une ampleur insuffisante. Tout cela devrait permettre qu'à l'horizon 2020, la situation financière de la nouvelle entité liégeoise fusionnée soit totalement assainie.

2) La réalisation d'un audit externe quant à l'organisation administrative et technique comparée des anciennes entités et de la nouvelle société.

5. CONCLUSION

Au vu de ces constatations, il est nécessaire de rappeler à la Ville de Liège l'importance de prendre ses responsabilités et d'analyser clairement les problèmes actuels et futurs en termes d'urbanisme, de mobilité et d'aménagement du territoire afin de dégager une solution rapide et efficace.

En résumé, voici les points principaux de réflexion et les pistes de résolution avancés par le groupe MR de la Ville de Liège :

5.1. URBANISME

5.1.1. Friches et chancres urbains

- Nous voulons l'éradication des **friches et chancres urbains**.
- Les projets de Bavière et du Tivoli doivent bouger.
- La finalisation des projets entrepris pour que les quartiers soient redynamisés : nous sommes favorables aux **Partenariats Public/Privés**, en veillant à ce qu'ils soient conformes aux normes européennes.
- La Ville doit prendre en compte la globalité et ne pas s'« attaquer » à une infime partie d'un quartier sans s'occuper du reste.

5.1.2. Les tours

- Nous déplorons le manque de cohérence, qu'elles ne s'inscrivent pas dans un ensemble et qu'elles soient isolées les unes des autres.
- Lorsque des projets d'envergure sont à l'étude, il est primordial qu'une concertation ait lieu entre les pouvoirs décisionnels et les riverains.

5.2. POLITIQUE IMMOBILIÈRE DE BUREAUX À LIÈGE

- En matière de politique immobilière de bureaux, il est impératif de moderniser l'ensemble de l'immobilier pour libérer des espaces vieillissants.
- Mettre en place un observatoire de l'offre de bureaux à Liège.
- Créer une image dynamique de la Ville grâce à un relifing urbain.
- Liège est en manque de bureaux de qualité, la Ville doit lui en donner.

5.3. MOBILITÉ

5.3.1. Tram

- La Ville de Liège doit exiger de la Région des informations sur les conclusions et les négociations avec Eurostat sur le futur du tram liégeois. Ce projet ne peut être abandonné.
- Le Collège doit refuser toute proposition de modification ou de révision du projet du tram tant que ces conclusions ne sont pas connues. Pour le bien de la Ville, il ne faut pas venir maintenant avec un projet au rabais.

5.3.2. Signalisation et parkings

- Des plans communaux d'aménagement doivent être développés, ceux-ci interdisant la création ou le développement économique ou commercial à proximité, afin d'éviter de nouvelles barrières sur le chemin de la ville.
- Développer une politique tarifaire des parkings plus économique
- La Ville doit se pencher d'extrême urgence sur le dossier de la signalisation des parkings et l'installation rapide d'un système dynamique

5.3.3. Téléphérique

- Le téléphérique doit être réfléchi consciencieusement en prenant en compte l'ensemble des critères touristique, économique et pratico-pratique. D'autres solutions seraient peut-être plus probantes et à envisager par le Collège : un funiculaire, un bus léger ou encore un parking en sous-sol sur le site du CHR.

5.3.4. Quais de la Dérivation

- La mise en œuvre d'une solution de détournement du trafic de transit qui traverse la zone urbaine doit être exigée à la Région wallonne

5.4. LOGEMENT

- La Wallonie aura besoin, d'ici 2030, de 250.000 logements. Pour Liège-Ville, le nombre s'élèverait à 10.000. Il est donc nécessaire de prendre en compte ces données afin de réagir avant qu'il ne soit trop tard. La Ville doit adapter sa politique de logement et sélectionner plus objectivement quels types de projets immobiliers accepter.
- En ce qui concerne le logement social, il est nécessaire de réduire au maximum le taux d'inoccupation des logements et concentrer les moyens affectés à la gestion du logement public liégeois au sein d'une même société de logements de service public. La gestion n'en serait que plus efficace et permettrait une plus grande fluidité.
- Une fusion entre La Maison Liégeoise et le Logis est donc, intrinsèquement, à envisager par le Collège sous certaines conditions.