

**Les Liégeoises et les Liégeois acteurs du
développement durable, de la mobilité, de
l'aménagement du territoire et de l'urbanisme :**

Liège, à la croisée des territoires

Conférence de presse
vendredi 2 mars 2012

**Section du Mouvement Réformateur
de Liège-Ville**



8 PRIORITES POUR LIEGE

1° Définir une **vision claire et globale** du développement du territoire communal au travers d'une **approche par quartier**.

2° Assurer une **mixité harmonieuse des fonctions** dans les quartiers : logements, commerces et activités économiques de qualité.

3° Encadrer de façon efficace et cohérente l'**insertion des nouveaux projets urbanistiques** au sein de notre territoire communal.

4° **Réhabiliter le bâti patrimonial existant** et assurer la reconversion des anciens sites industriels.

5° Favoriser un urbanisme et un **aménagement des espaces publics** accélérateurs du bien-être en ville.

6° Concrétiser et réussir les **projets d'enjeu métropolitain** d'aménagement de notre territoire (Guillemins, Bavière, Coronmeuse/Bressoux et Droixhe).

7° Développer un **réseau moderne de transport urbain intégré et multimodal** (train, tram, bus), offrant un service de qualité aux habitants de Liège et de la périphérie ainsi qu'à nos visiteurs.

8° Penser la **mobilité dans une approche de complémentarité** entre tous les modes de transport, y compris la voiture, en adéquation avec les politiques de développement économique et territorial menées au niveau de la métropole.

Table des matières

8 PRIORITES POUR LIEGE.....	2
1 Introduction.....	4
2 Aménagement du territoire : moteur du développement durable.....	5
>> Nos priorités en termes d'aménagement du territoire	6
3 Urbanisme : accélérateur du bien-être et de la qualité de vie en Ville.....	8
>> Nos priorités en termes d'urbanisme	9
4 Mobilité : lien de connexion fondamental de, vers et dans la Ville.....	10
4.a. Le tram, priorité dans un ensemble plus large	11
Un réseau urbain de transport collectif repensé.....	12
Un R.E.L. pour Liège et son agglomération	12
4.b. La place de la voiture et des quais rendus aux Liégeois.....	13
>> Nos priorités en termes de mobilité	14

La région liégeoise est, en termes de territoire et de population, la plus importante de Wallonie. Elle doit conforter sa place parmi les **métropoles qui comptent** sur la carte européenne et internationale.

En outre, elle dispose d'**atouts géostratégiques** comme peu d'autres régions en Europe: le 1er port intérieur belge et le 3ème à l'échelon européen, le 7ème aéroport de fret européen, un réseau autoroutier directement connecté à l'ensemble de l'Euregio, des liaisons ferroviaires et TGV directes avec de grandes villes telles que Cologne, Bruxelles et Paris...

Pour valoriser ces atouts, Liège doit s'inscrire dans le **développement durable** de son territoire. Elle doit devancer les défis environnementaux et énergétiques de demain.

De nombreux outils sont à la disposition des autorités communales pour relever ces défis. Un travail de clarification et de consolidation est nécessaire pour être plus efficace.

Par ailleurs, l'actualisation du Schéma de Développement de l'Espace Régional (**SDER**) sera capital pour Liège, parce qu'il devra mieux prendre en compte la **Politique de la Ville**. Le développement territorial durable passe par une politique urbaine volontaire prônant notamment la densification harmonieuse de l'habitat, une répartition des zones d'activités économiques et de commerce adaptée aux réalités, un développement du tourisme et des loisirs, ainsi que la valorisation et la réhabilitation du patrimoine bâti existant.

L'aménagement du territoire et la mobilité sont étroitement liés et ne peuvent être développés séparément. Les conclusions du Plan Urbain de Mobilité (PUM) ont d'ailleurs démontré que les futures décisions sur la mobilité devaient prendre en compte les dimensions territoriales comme la croissance de la population (+ de 80.000 habitants sur l'ensemble de l'arrondissement dans les 30 à 40 ans), la mutation industrielle, les projets urbanistiques en cours et à venir (logements; infrastructures scolaires, sportives et hospitalières).

L'« intelligence territoriale », le déploiement d'une mobilité harmonieuse sur la ville le positionnement de Liège comme métropole européenne: cela suppose plus qu'une concertation: il faut que Liège et les villes et communes voisines se fédèrent pour développer une vision commune et proposer un projet politique ambitieux sur un territoire suffisamment important pour peser et faire entendre leur voix à d'autres niveaux de pouvoir, régional, national ou européen.

Arrêtons d'opposer le ou les centres urbains entre eux et/ou avec leur périphérie. La prochaine législature communale devra être le temps de la concrétisation, et du passage vers une supra-communalité portant un projet politique concret pour notre territoire. Nous voulons qu'ensemble, **les forces politiques liégeoises définissent la vision liégeoise de la communauté urbaine**: proposer plutôt que subir. Il faut qu'ensemble, nous disions ce que nous voulons, et pour quoi faire.

2| Aménagement du territoire : moteur du développement durable

Le territoire et son aménagement sont au cœur de nos préoccupations ; ils règlent le subtil équilibre des besoins du développement humain (économique, social et culturel) avec le besoin de préservation de l'environnement.

La Ville de Liège doit être le moteur de ce développement harmonieux. Pour elle, et pour les communes de l'agglomération, Liège doit être la garante de la cohabitation optimale des acteurs et activités qui vivent, s'exercent et se développent dans et autour de la métropole.

Nous privilégions la mise en place d'une **stratégie de développement territorial communale et supra-communale concertée, transparente et durable.** C'est à la ville qu'il revient, en premier lieu, de s'exprimer et de décider sur les enjeux liés à son propre territoire. Avec les communes partenaires, elle doit pouvoir défendre et promouvoir sa propre vision auprès des autorités régionales.

L'**actualisation du SDER** par les autorités régionales, actuellement en cours, constitue à cet égard une étape importante. Les objectifs et les grandes options doivent être fixés pour la fin de ce mois de mars, et le projet de document final adopté par le Gouvernement wallon pour décembre 2012. Il est donc urgentissime que ce dossier soit discuté au niveau liégeois.

La mise en place de cette stratégie implique aussi une meilleure lisibilité, un **meilleur accès à l'information, pour les citoyens et les acteurs du développement.** Aussi, il faudra procéder à la simplification, la réactualisation et la consolidation des outils existants.

A côté des instruments normatifs (PCA¹, ZACC², RUE³) et des plans d'actions (PCDD⁴, PCM⁵, PUM⁶), les autorités communales détiennent surtout une série de leviers opérationnels permettant de concrétiser les projets : une politique foncière active, les aides financières européennes et wallonnes pour les opérations urbanistiques (revitalisation et réhabilitation urbaine), la co-construction par l'intermédiaire de PPP.

La Ville doit prendre des décisions mieux étudiées, mieux justifiées, mais aussi mieux communiquer sur ses intentions et ses projets en cours. Toute décision doit être lisible, compréhensible par tous.

¹ Plan Communal d'Aménagement

² Zone d'Aménagement Communal Concerté

³ Rapport Urbanistique et Environnemental

⁴ Plan, Communal de Développement Durable

⁵ Plan Communal de Mobilité

⁶ Plan Urbain de Mobilité

>> Nos priorités en termes d'aménagement du territoire :

- Promouvoir la **mixité de fonctions des différents noyaux urbains** : commerces, logements, écoles, crèches, infrastructures sportives et culturelles, places publiques, PME et économie sociale. Cette mixité crée la richesse des centres urbains et crée la sécurité. A cet égard, une politique active de réappropriation des étages au-dessus des commerces doit-être promue.
- **Garantir un logement accessible et de qualité** : à Liège, d'ici 2030, le nombre d'habitants devrait augmenter entre 21.500 et 26.000 personnes. La taille moyenne d'un ménage à Liège est de 1,87 personnes. Le besoin en nouveaux logements oscillera donc entre 11.500 et 14.000. L'essentiel des politiques devant garantir la qualité des logements sont de la compétence régionale. Au niveau communal cependant, il existe une série d'incitants qu'il importe de rendre plus efficaces.

Nous proposons dès lors :

- l'accélération de la **liquidation des primes** (délai de rigueur de 60 jours) ;
- une **simplification** (compréhension, nombre, accessibilité) ;
- un renforcement des **synergies** avec l'Agence immobilière sociale ;
- de favoriser l'utilisation de matériaux naturels (création d'une prime à cet effet) ;
- le **renforcement du gel du revenu cadastral** après travaux de rénovation d'un logement (actuellement 3 ans et dans des situations limitées qu'il importe de compléter) ;
- la **création d'une cellule d'action contre les logements insalubres**.

En terme d'**accessibilité à la propriété**, notamment pour les jeunes, nous voulons développer le droit de superficie, à la fois avec le patrimoine de la ville et de son CPAS, mais aussi avec les logements publics gérés par les sociétés de logements de service public. La Loi du 10 janvier 1824 sur le Droit de superficie autorise de scinder, pour une période maximale de 50 ans, la propriété du terrain bâti de la propriété des bâtiments construits sur ce terrain. Cette forme d'acquisition présente certains avantages en matière de prix ou de fiscalité.

- **Réhabiliter le patrimoine bâti existant, éradiquer les friches et chancres urbains**. La Ville de Liège doit s'investir plus qu'aujourd'hui dans la redynamisation de certains quartiers laissés quasi à l'abandon : Léopold, Cathédrale-nord, Droixhe, Saint-Léonard, Sainte-Marguerite et de trop nombreuses autres parties de quartiers. La ville doit pouvoir s'imposer face à la paralysie de la décision, par exemple après un sinistre touchant un quartier. La mise en place de PPP doit être favorisée dès que la ville et les citoyens peuvent y gagner. Une plus grande proactivité et efficacité de la politique foncière communale dans certaines zones doit être assurée notamment par la transformation de la Régie foncière en un outil performant pour mener à bien cette politique.

- Mener une **politique de bureaux volontariste**. Il est essentiel de structurer une offre de qualité avec les professionnels du secteur et définir une véritable politique de communication et de promotion. L'esplanade de la Gare des Guillemins et le site du Val Benoit sont deux projets mobilisateurs qui devraient être portés avec plus de force et de conviction.
Il est donc, aussi, essentiel que Liège se batte pour recevoir les nouvelles compétences qui seront transférées aux Régions suite à la nouvelle réforme de l'Etat et, par là, gagne des travailleurs ; d'autres villes sont déjà sur la balle.

- **Définir les pôles de développement commerciaux** de manière plus claire en intervenant sur le tissu commercial avec différentes stratégies d'action. Dissuader les implantations en-dehors des polarités commerciales existantes, promouvoir le comblement des dents creuses, favoriser le recyclage immobilier sont des leviers d'action du pouvoir communal pour créer les conditions d'un développement harmonieux et équilibré du commerce à Liège.

- **Porter une urbanisation réfléchie et respectueuse des Zones d'Aménagement Communal Concerté et des lotissements (ZACC)** : nous sommes confrontés à Liège avec un bel exemple de ce qu'il ne faut pas faire. Se laisser guider par le seul souhait de faire revenir des habitants est insuffisant. Les 24 ZACC situées sur le territoire de la ville de Liège occupent une superficie de plus de 400 ha. Aujourd'hui, neuf ZACC sont classées en zones de priorité 1. Elles couvrent une superficie de 200 ha. Nous voulons défendre des projets respectueux du bien-être et de la qualité de vie des habitants en place. Nous considérons que le besoin en logements ne pourra jamais justifier la suppression d'espaces de loisirs présents sur un site à urbaniser. La présence d'un parc est indispensable. Elle contribue à l'aération des projets. Il faut, plus loin, réfléchir et agir pour améliorer le maillage vert au sein-même de notre ville. Enfin, une réflexion systématique sur la présence d'équipements communautaires et/ou commerciaux permettra de garantir la mixité des fonctions ;

- **Mener des politiques d'aménagement du territoire qui s'orientent vers la « ville durable » et son corollaire, la « compacité urbaine »** en opposition à l'étalement urbain induit par la périurbanisation. Sans chercher à nier ce processus, il faut l'appréhender dans une logique de conciliation entre les aspirations individuelles et l'intérêt collectif. Nous devons privilégier compacité et proximité et réaffirmer le lien étroit qui doit exister entre mobilité et aménagement du territoire.
Nous voulons dès lors densifier le centre-ville notamment en luttant contre les immeubles inoccupés via des incitants (primes, prise en gestion via l'AIS, expropriations, rachat, etc. Mais cette densification raisonnable préservant le cadre de vie des riverains et une mobilité acceptable, passera aussi par la réduction du nombre d'étages des logements semi-collectifs et collectifs.

3| Urbanisme : accélérateur du bien-être et de la qualité de vie en Ville

La croissance démographique, les enjeux environnementaux et les changements de comportement des Liégeois doivent être entendus et trouver des réponses.

La ville doit proposer à ses habitants un cadre de vie agréable et mettre en œuvre tous les mécanismes pour attirer de nouveaux habitants, pour concrétiser le retour en ville. **Vivre en ville, vivre à Liège c'est un état d'esprit, mais plus, ce doit être synonyme de qualité de vie et de bien-être.**

Il est essentiel de prendre notre destin en main en **optimisant l'articulation et la lisibilité des outils de décision urbanistique wallons et communaux** : CWATUPe⁷, PCA⁸, RUE⁹, CCATM¹⁰.

Le chantier du règlement communal d'urbanisme doit être réactivé et achevé lors de la prochaine législature. Nous souhaitons que la vision pour 2030 de Liège (voir notre programme sur le développement économique et commercial) inclue **des états généraux de l'urbanisme**, afin d'établir une vision claire, nouvelle, structurante mais aussi et surtout, partagée.

Les services dispensés par la **maison de l'habitat** et les permanences de l'urbanisme doivent s'inscrire dans une **dynamique intégrée d'offre de services performante aux citoyens**. Les différentes administrations concernées doivent plus travailler de concert et dans un souci permanent de **facilitateur de projets** pour les citoyens et les acteurs qui souhaitent construire, rénover, agrandir ou investir sur le territoire de la Ville de Liège.

A cette fin, nous voulons donner de nouveaux moyens à la **Régie foncière**. Celle-ci ne doit pas avoir pour vocation d'être un grand gestionnaire d'immeubles, mais bien d'être le moteur du développement de projets urbanistiques (requalification revitalisation) dans le but de revendre le patrimoine rénové. Le produit des ventes étant réaffecté à de nouvelles opérations de rénovation.

⁷ Code Wallon d'Aménagement du Territoire de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'énergie

⁸ Plan Communal d'Aménagement

⁹ Rapport Urbanistique et Environnemental

¹⁰ Commission Consultative Communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité

>> Nos priorités en termes d'urbanisme :

- **Concrétiser le retour en ville** : faire venir ou revenir à Liège des familles, des habitants, qui seront attirés par la qualité de vie et le bien-être en ville ;
- Favoriser un juste équilibre entre la liberté architecturale et une bonne qualité du bâti. Créer des **quartiers contemporains, modernes, fonctionnels et à taille humaine** ;
- Assurer l'intégration optimale du bâti dans l'environnement urbain. **Panser les plaies du chaos urbanistique** des années 60' en comblant les dents creuses et en relookant les pignons de façades aveugles. Cela peut d'ailleurs se combiner avec différentes techniques d'isolation et ainsi réduire la consommation énergétique ;
- **Renforcer les politiques de création de logements au-dessus des commerces.** Une analyse des possibilités d'intervention (financement, urbanisme, etc.) des pouvoirs publics doit être menée et des incitants doivent être prévus. Il y a lieu d'encourager les propriétaires de ces espaces désaffectés à y créer ou y recréer du logement via des primes incitatives de réhabilitation ;
- **Cultiver l'ambiance urbaine et patrimoniale** en intégrant les enseignes, en rénovant les façades, en installant un mobilier urbain de qualité, en promouvant une architecture audacieuse et soucieuse de cette ambiance et de ce patrimoine ;
- **Accentuer la fonctionnalité et la végétalisation des espaces et bâtiments publics** comme la Place Saint-Lambert, la Cité administrative et les entrées de la Ville ;
- **Inciter et accompagner les citoyens à créer des espaces de vie plus verts et plus conviviaux.** Le réaménagement d'intérieurs d'îlots permettrait d'améliorer le bâti tout en améliorant le cadre de vie des habitants et en préservant la biodiversité. Toitures vertes, cours modifiées en jardinets, limitation des rénovations aux volumes existants en intérieur d'îlots, rehausse occasionnelle du bâti côté rue sont autant de pistes qui pourront sans doute densifier la ville sans la défigurer.
- **Encourager et populariser de nouvelles formes de logements non ségrégués basés sur la mixité sociale et la solidarité** : habitat groupé, habitat intergénérationnel, quartiers durables, habitat kangourou, etc. Face au vieillissement de la population et à la demande croissante de logements, un plus grand choix de solutions résidentielles devient nécessaire.

4| Mobilité : lien de connexion fondamental de, vers et dans la Ville

« Il n'y a pas de problème de mobilité à Liège »

Michel Firket, le 26 septembre 2006

La mobilité doit être **pensée et réalisée de manière globale et complémentaire**. Les moyens de transport ne doivent pas être des concurrents mais des partenaires à la recherche d'une mobilité toujours **plus efficace et plus intégrative**.

Liège doit **positionner son positionnement géographique privilégié comme un levier**, et ne peut se reposer sur ses acquis. Son réseau multimodal doit continuer à se développer s'il veut rester compétitif et attrayant sur la carte européenne. Liège doit consolider et intensifier ses connexions ferroviaires ainsi que compléter son contournement autoroutier par la réalisation de la liaison Cerexhe Heuseux Beaufays, recommandée par le Plan Urbain de Mobilité.

A cet égard, les autorités publiques doivent pouvoir se baser sur le Plan Urbain de Mobilité dont le Ministre Henry a littéralement confisqué les conclusions. Ne pas disposer des conclusions du PUM ne nous empêche nullement de proposer à nos concitoyens une vision de notre mobilité de demain. En effet, le moment est venu de réaliser la synthèse des différentes études existantes. De construire une politique et de la mettre en œuvre.

Au niveau des transports en commun, le projet du tram qui focalise toutes les attentions et les énergies depuis des mois n'est pas un aboutissement mais le point de départ de la refonte de l'ensemble de notre réseau. Nous souhaitons porter un projet global et cohérent reposant sur une **inter-modalité forte s'appuyant sur un réseau de transport public à trois niveaux interconnectés** : REL, tram/Bus à Haut Niveau de Service, et bus. Ce réseau doit relier de façon moderne et efficace la Ville de Liège à son arrondissement et au-delà.

4.a.| Le tram, priorité dans un ensemble plus large

Nous nous inscrivons pleinement dans la priorité qui est donnée au tram.

Celui-ci doit être le point de départ de la réflexion sur la mobilité tant pour Liège-Ville que pour l'agglomération.

Cela étant, il est évident que le tram n'est pas la panacée et doit s'appuyer sur un **réseau de transport public intégré, moderne et efficace**.

Dans ce sens nous voulons avancer au-delà du tracé minimaliste reliant Sclessin à Coronmeuse qui a été retenu à ce stade. Nous travaillerons à la réalisation rapide de l'axe 1 dit de fond de vallée tel qu'il était prévu entre Jemeppe à Herstal. Néanmoins, il ne s'agit que du point de départ de la refonte de l'ensemble du réseau, et un axe 2 est d'ores et déjà identifié : Ans – Liège (St Lambert) – Chênée voire Chaudfontaine (Vaux) ; il fait l'objet de l'étude dite de la « Transurbaine ». Ce tracé en croix constituera la meilleure façon de desservir l'agglomération.

Nous souhaitons privilégier directement la **mise en place d'un dialogue constructif avec les riverains et les commerçants**. Nous pensons que ces riverains, ainsi que les commerces qui seront amenés à « subir » les travaux doivent être consultés et soutenus. Aussi, nous souhaitons associer au maximum les riverains qui seront directement concernés par les travaux puis par le tracé du tram.

En ce qui concerne l'information aux riverains, il est essentiel de penser, en concertation avec ceux-ci, aux mesures qui seront prises, pendant les travaux, pour amoindrir les nuisances et, pour les commerçants, les modalités leur applicables (circulation, accès,...) avec une difficulté supplémentaire pour les commerces ambulants comme, par exemple, la Batte.

En ce qui concerne la possibilité d'**indemnisations** :

- le règlement relatif à l'octroi d'indemnités en faveur des commerces de détail et des établissements HORECA en cas de travaux publics adopté par le Conseil Communal le 19 décembre 2011 doit, impérativement, être adapté car trop restrictif ;
- les autres règlements visant une suspension provisoire des activités en raison de travaux publics doivent être repensés (exemple : règlement du 1er octobre 2007 sur l'organisation des marchés publics et des activités ambulantes sur le domaine public).

Liège doit adopter un comportement exemplaire sur ces questions, anticiper et communiquer ; pour les riverains concernés mais aussi pour tous ses visiteurs. Une maison du tram devra pouvoir renseigner sur le tram, les enjeux, le chantier, mais aussi être un interlocuteur de premier rang pour les riverains concernés.

Un réseau urbain de transport collectif repensé

Nous pensons qu'il est essentiel que la création d'une ligne de tram amène à une refonte globale du réseau urbain du TEC Liège. Il faut réfléchir à la définition d'axes forts de bus complémentaires au tram.

Les comptages et les enquêtes origine/destination (o/d), actuellement en cours, sur l'ensemble du réseau des TEC Liège-Verviers devraient permettre de préciser les itinéraires complémentaires entre le centre ville (St Lambert) et Rocourt, Sart-Tilman, Fléron et autres à préciser. Idéalement, il s'agirait de bus dits à haut niveau de service (BHNS) : rapides, à intervalles réguliers et clairement identifiés et identifiables par les usagers).

Toutefois, nous restons réalistes et conscients des difficultés budgétaires ou même pour la majorité à la Région de dégager un accord rien que sur l'axe 1 du tram. Si l'axe 2 du tram ne devait pouvoir se faire, une ligne de bus rapides et à haut niveau de service devrait au minimum intervenir sur cet axe. Cela permettrait de couvrir plus largement l'agglomération et plus seulement 3 communes (avec l'axe 1 de tram). Des lignes de bus urbaines et interurbaines classiques viendraient compléter le réseau.

Un R.E.L. pour Liège et son agglomération

Parallèlement, nous appelons à une véritable mobilisation pour le développement d'un REL, sur les lignes de la SNCB et qui devrait permettre de connecter l'agglomération liégeoise au reste de la Province, de Waremme à Verviers et à l'Euregio (sur l'exemple de l'EuregioBahn). Nous porterons avec conviction cette valorisation de notre patrimoine ferroviaire.

Enfin une véritable **intermodalité ne peut s'envisager sans la voiture**. La capacité d'une Ville de permettre accessibilité et stationnement faciles constitue un des facteurs qui déterminent son attractivité.

Le projet global de mobilité que nous souhaitons mettre en place doit aussi permettre de gérer le trafic routier et autoroutier au sein de notre territoire, notamment par la création de **parkings-relais** en liaison avec le réseau de transport public à trois niveaux et surtout par la réalisation de la **liaison CHB** qui seule permettra vraiment d'absorber le **trafic de transit** présent à Liège et dans les communes de notre région. Aujourd'hui, ce transit va réellement à l'encontre du droit de nos concitoyens à vivre dans un environnement sain et sécurisant. Il faut solutionner ce problème.

Les riverains des quais de la Dérivation s'estiment, à juste titre et depuis trop longtemps, délaissés quant à leurs revendications. Ils se sentent « abandonnés » par les autorités, eux qui subissent, quotidiennement, le flux important de véhicules dont certains présentent un tonnage excessif et d'autres roulent à vitesse trop élevée. Outre l'aspect dangereux, il convient de souligner les nuisances sonores (déficience de l'efficacité du revêtement antibruit), les vibrations (importantes avec les essieux des poids lourds) causant dégâts aux immeubles concernés, la pollution de l'air dépassant les normes acceptables.

Nous souhaitons qu'une solution soit trouvée afin de dévier la trop importante circulation de transit et particulièrement sur les quais et les quais de la Dérivation que le projet de liaison CHB est actuellement bloqué.

>> Nos priorités en termes de mobilité :

- **Concrétiser le nouveau transport urbain structurant pour l'agglomération liégeoise.** Le Tram et le REL doivent donner la dimension métropolitaine que Liège ambitionne, et séduire une nouvelle clientèle !

- **Promouvoir l'intermodalité des transports et mieux partager la Ville entre les différents modes de transport.** Cette intermodalité n'est possible que si l'on développe de véritables nœuds d'échanges (train, tram, bus, modes doux, voitures) dans les pôles principaux. Il est nécessaire de réaliser de véritables parkings relais aux entrées de la Ville et près des gares, maximiser les correspondances, proposer des tarifs uniques ;

- **Rendre la ville plus accessible et la doter d'une offre de parking de qualité.** Les réalisations de nouveaux parkings en ouvrage quai sur Meuse et boulevard d'Avroy doivent se finaliser, les pôles culturels et économiques comme le musée Curtius, le CIAC et le Palais des Congrès doivent être dotés d'un meilleur stationnement, les riverains ne peuvent être délaissés dans les nouveaux aménagements urbains. L'usage des voitures électriques doit aussi être prévu ;

- **Valoriser les déplacements doux comme la marche à pied, le vélo et les deux roues motorisées.** Encourager la marche à pied et proposer de meilleurs cheminements piétons par une signalétique spécifique et un éclairage public plus adéquat. Aménager de meilleurs maillages de pistes cyclables sécurisées et faciliter l'usage par des infrastructures adaptées (casiers, consignes à vélos). Promouvoir l'utilisation future du vélo auprès de la population, du personnel communal et des écoles ;

- **Renforcer la sécurité** en renforçant l'éclairage du réseau et la sécurisation aux abords de toutes les écoles ;

- S'assurer que la mobilité soit à la portée de tous et en particulier des **personnes à mobilité réduite**. La ville de Liège doit tout mettre en œuvre afin de rendre les services communaux et les voiries accessibles ;

- **Fluidifier le trafic automobile en ville** par la pratique des voitures partagées, du covoiturage, mais aussi par une meilleure gestion des travaux et par une meilleure organisation du transport de marchandises et livraisons. L'élaboration de plans de mobilité en entreprises et dans les administrations publiques est également une piste d'amélioration intéressante.