

Élections régionales 2009  
Dix questions aux partis liégeois

urbAgora  
CDH, Écolo, MR, PC-GE, PS

28 mai 2009



## Refaire de l'urbanisme une question politique

Ne nous en cachons pas : il est conséquent, le retard accumulé par Liège, notre ville, et par la région qui l'entoure en matière d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Qu'on franchisse une frontière (même linguistique), qu'on aille en Allemagne, en Flandre, aux Pays-Bas et l'on constatera à quel point notre quotidienne et parfois douloureuse expérience de la ville, à nous, Liégeois, n'est pas une fatalité. L'engorgement automobile, la saturation des transports publics, la pollution de l'air (on a appris dernièrement que Liège est l'une des deux villes belges les plus polluées par les particules fines), le bruit et leurs conséquences préoccupantes sur la santé, la déstructuration générale de l'espace sous l'influence du tout-à-la-voiture peuvent trouver des réponses.

Notre propos ne se veut cependant pas accusatoire : entre un passif terrifiant – urbain et budgétaire – accumulé depuis l'après-guerre, avec la destructions de quartiers entiers, par d'irresponsables bétonneurs et la difficile reconversion économique de notre région, les raisons objectives ne manquent pas pour relativiser les responsabilités récentes au retard accumulé.

Il n'en est cependant que plus urgent de faire de la ville un élément central de nos préoccupations.

C'est la raison d'être d'urbAgora, association de quelques dizaines de personnes. Et notre propos, à cet égard, est triple.

*Primo*, participer à la (re)prise de conscience, actuellement en cours, du caractère déterminant – du caractère *politique* – de l'urbanisme. Dans cette perspective, l'attachement proverbial des Liégeois à leur ville est à la fois un atout formidable – parce qu'il est à la base d'une densité humaine exceptionnelle, parce qu'il est le terreau où enraciner une possible reconquête – et une faiblesse – parce que l'amour rend aveugle, tout simplement et qu'on naturalise volontiers la situation dans laquelle on vit ; tandis que l'on perd trop souvent de vue que l'organisation du territoire détermine primalement nos rapports sociaux. La configuration de l'espace peut être vectrice d'exclusion ou à l'inverse d'intégration sociale. Il y a là, fondamentalement, un enjeu de justice. De quoi il résulte que l'urbanisme ne saurait en aucune manière rester le domaine réservé des techniciens.

*Secundo* et en conséquence, nous voulons contribuer à la prise en main de la question urbaine par le plus grand nombre possible des citoyens de cette ville où la participation – on nous excusera de le dire – reste bien souvent un vain mot. C'est un problème culturel. Qui voit des expressions fragiles mais porteuses d'une vision de l'intérêt général muselées par la rapide accusation de « NIMBY ». Qui fait que l'accès à l'information – ce sésame – reste tellement difficile. Qui laisse tout simplement l'amer sentiment que le pouvoir a peur de l'avis des citoyens. Il n'est pas anodin sur ce chapitre que le milieu associatif traitant des questions d'urbanisme, de mobilité, d'aménagement du territoire, soit aussi faible qu'il l'est en région liégeoise. Cause et conséquence de cette situation, il bénéficie de peu de moyens publics. Un chiffre permet de mesurer où nous en sommes : à Bruxelles, au moins une centaine de personnes travaillent, au sein du secteur associatif, sur les questions évoquées ici. À Liège, elles se comptent sur les doigts d'une main. Et que je sache, Liège ne se réduit pas au vingtième de Bruxelles. . .

*Tertio*, en cohérence avec ce constat, urbAgora entend constituer un *mouvement des urbains*, susceptible de construire des solutions collectives au sentiment d'impuissance, d'imaginer de nouveaux équilibres ; susceptible aussi de faire pièce aux idées et aux acteurs qui détruisent la ville, contribuent à la dissolution de l'urbanité, c'est-à-dire à celle du vivre-ensemble.

Le débat organisé par urbAgora sur les enjeux des élections régionales du 7 juin 2009 – une soirée électorale avec le soutien d'une douzaine de partenaires, dix questions adressées aux principaux partis politiques démocratiques et la publication de leurs réponses, un site web spécialement créé pour l'occasion – est une manière de faire avancer ce projet.

Le document que vous avez entre les mains témoigne de ce travail, entamé depuis peu. Les articulations en sont perfectibles et les priorités affirmées reflètent surtout les quelques champs investigués jusqu'à présent. Il va sans dire qu'il est aussi un appel.

François SCHREUER

# 1 Quel avenir pour le quartier des Guillemins ?

Êtes-vous favorable au respect du Périmètre de remembrement urbain<sup>1</sup> (PRU) – sans modification – du quartier des Guillemins ?

## La position d'urbAgora

*Depuis plusieurs années, le dossier de l'aménagement du quartier des Guillemins manque d'une direction claire. Le périmètre de remembrement urbain (PRU), adopté par le conseil communal, aurait pu la lui donner. Mais il est régulièrement remis en cause par les uns et les autres. Cette situation est préjudiciable aux riverains et à la ville tout entière, qui inaugurer sa nouvelle gare face à un terrain vague. Le PRU, basé sur le plan Dethier<sup>2</sup>, est satisfaisant à nos yeux : il recrée des liens entre les deux parties du quartier, favorise les circulations piétonnes et cyclistes (ce qui est cohérent avec le choix de placer le parking de la gare du côté de la colline), dégage une très importante esplanade (plus de 4 hectares) arborée, reprend la bonne idée d'une passerelle vers le parc de la Boverie et trouve un compromis entre la qualité des vie des habitants et l'accueil de nouvelles activités. Nous souhaiterions en conséquence qu'il soit appliqué.*

## La réponse du CDH

Oui. Depuis plusieurs années, et Michel Firket le premier, nous soutenons la stratégie de la Ville et son plan de redéveloppement. Il est ambitieux, réaliste et concerté, et prend en compte : la gare-monument, les quartiers existants, la nécessité du lien à l'eau, la mise en réseau des grands équipements (axe métropolitain : Gare – Boverie – Médiacité), la suppression des éléments constituant des ruptures dans le tissu urbain (cité des finances, tant les bâtiments que les zones résiduelles ou de stationnement d'ailleurs) et la création d'un grand espace public de convivialité qui articule et met en cohérence les différentes fonctions et les différentes échelles du site. Les difficultés de mise en œuvre du projet, voire sa remise en cause, sont soit venues des défenseurs du projet d'aménagement de Santiago Calatrava ; soit de ceux qui progressivement voulaient faire évoluer le PRU pour rejoindre cette vision pharaonique. Nous souhaitons la mise en œuvre rapide du PRU tel qu'il a été approuvé par le Gouvernement wallon.

## La réponse du MR

Le dossier de l'aménagement des alentours de la gare des Guillemins est symptomatique de la mauvaise gestion des grands travaux liégeois. On a attendu que la gare soit finie pour se poser la question de savoir comment la place allait être aménagée. Le PRU tel que présenté est encore insuffisant à mes yeux. Il n'y a toujours pas de direction claire et il ne doit pas être un prétexte pour donner un blanc seing à la majorité communale. Toutefois, il est à redouter, selon les dernières déclarations de l'échevin Firket, que des expropriations ne soient encore nécessaires. Il ne faudra pas non plus oublier les aménagements pour le futur tram qui passera inévitablement dans le quartier et pour lequel le tracé n'est pas encore connu.

## La réponse du PS

Le PRU est la référence urbanistique du quartier, adopté par la Ville et approuvé par la Région. Je suis heureux que l'on reconnaisse sa pertinence. Il consacre notre idée d'une place, d'une esplanade, d'une passerelle cyclo-piétonne, d'enfouir la voie rapide des quais et d'une reconfiguration du MAMAC au Parc de la Boverie.

C'est l'affirmation du Liège du XXI<sup>e</sup> siècle où il y a une véritable co-existence des modes de transport et où les quais de la Meuse sont rendus aux piétons. Pour réaliser ce projet d'avenir, j'ai

<sup>1</sup><http://guillemins.be/documents/Le-perimetre-du-plan-de>

<sup>2</sup><http://guillemins.be/documents/le-premier-projet-dethier-octobre>

été personnellement défendre l'obtention de fonds européens et régionaux : nous avons obtenu la part la plus importante (+ de 50 millions d'euros). C'est considérable.

J'ai émis une seule restriction grâce à la bonne nouvelle du financement du tram : si celui-ci devait passer par la place et l'esplanade, il faudrait veiller à ne pas restreindre l'espace dévolu aux piétons et aux cyclistes. Dans ce cas, j'ai annoncé que je n'excluais pas la possibilité de reculer le front bâti de la 1<sup>ère</sup> partie de la rue Paradis. Ce débat est cependant prématuré et devra être tranché démocratiquement par un vote au Conseil communal. Ma seule référence est bien le PRU adopté à l'initiative du Collège.

## La réponse du PC-GE

L'essentiel du mal est malheureusement fait. Investir dans une gare est une excellente chose. La gare Calatrava telle qu'elle est conçue aujourd'hui est cependant un très mauvais projet car :

- On a choisi un projet « bling-bling » avec un architecte très connu mais absolument pas à l'écoute des citoyens et désireux d'imposer son projet plutôt que de l'intégrer dans le quartier.
- D'un point de vue développement durable, la gare est proche du zéro absolu : pas de panneaux solaires et/ou photovoltaïques malgré une gigantesque verrière et matériaux de construction non durables venus de loin (Les 10.000 tonnes d'acier utilisées pour constituer l'immense ossature de la verrière ne proviennent de Liège mais ont été importées d'Espagne).
- L'inter-modalité (connexions avec bus, tram, train léger, vélos, ...) est totalement absente du projet.
- Cette gare coûtera au final plus d'un demi-milliard d'euros quand dans le même temps une série de petites gares de banlieue sont abandonnées et plusieurs lignes sont sous exploitées si pas fermées.
- Il n'y a pas eu de consultation des riverains pour la gare Calatrava comme pour l'aménagement du quartier. N'ayant pas eu à la base une vision claire de ce qu'il convenait de faire, on est aujourd'hui occupé à raser morceau après morceau le quartier afin de « dégager la vue » devant la gare. À plusieurs reprises les responsables communaux ont retourné leur veste acceptant progressivement de nouvelles expropriations. C'est une manière inacceptable de procéder qui prend la population de tout un quartier en otage.

Le PC prône une consultation systématique<sup>3</sup> des citoyens pour toutes les infrastructures publiques d'importance. Nous voulons un acteur public fort, mais un acteur à l'écoute de la population.

## La réponse d'Écolo

Le périmètre de remembrement urbain (PRU) des Guillemins est, comme son nom l'indique, un périmètre. Il n'a de sens urbanistique que s'il contient un projet solide pour cette partie de la ville. Des lignes directrices fortes garantissent un projet durable non soumis aux aléas des promotions immobilières et opportunités fluctuantes. ECOLO a dénoncé à plusieurs reprises ce manque de principes structurant l'aménagement du périmètre et proposait, notamment au conseil communal du 28 janvier 2008, d'en (re)définir clairement les grands principes non négociables : priorité à la reconstruction avec l'existant, développement d'un espace public à 70% vert, peu coûteux et rapide à mettre en place, des logements conçus avec des critères stricts de durabilité, une inconditionnelle priorité aux modes de transport doux et aux transports en commun, *etc.* A cette date un avenant à la mission Dethier était voté et cela restait encore possible.

Aujourd'hui, le PRU et son projet sont sans cesse remis en question au gré de supposées opportunités à saisir : les gabarits augmentent par endroits, on envisage de démolir la rue Paradis pour la redresser. Les objectifs n'étant pas connus, il est impossible d'estimer si ces modifications ne remettent pas en cause la viabilité du projet lui-même.

---

<sup>3</sup><http://www.youtube.com/watch?v=RVecOgTmQG0>

## 2 Une grande gare SNCB à Seraing ?

Que pensez-vous de l'idée d'affecter partiellement la ligne 125A (Flémalle-Angleur) au trafic des voyageurs et de créer une grande gare IC à Seraing, à hauteur de l'esplanade de l'Avenir ?

### La position d'urbAgora

*Le « Master Plan » sérésien est, par sa qualité et son ambition, une opportunité majeure non seulement pour Seraing mais pour toute l'agglomération liégeoise et ses habitants. Il importe que les moyens publics nécessaires à sa réussite soient mobilisés. Ceci est notamment valable en matière de mobilité, d'autant plus que la desserte de Seraing est actuellement très insuffisante en regard des projets urbanistiques qui s'y développent. Nous proposons en conséquence la création d'une gare IC (d'un gabarit similaire à celui de la gare du Palais) à hauteur de l'esplanade de l'Avenir. Cette gare pourrait notamment accueillir certains trains circulant sur la dorsale wallonne ainsi que, à moyen terme, un train par heure vers Bruxelles, dans le cadre de l'augmentation de l'offre entre Liège et la capitale. Cette gare serait également desservie par le tram. D'une manière générale, il faut d'ores et déjà penser à la construction d'un réseau express liégeois (« REL »), valorisant la très significative infrastructure ferroviaire dont dispose la région liégeoise. En prévision de ce REL, la réouverture (ou la création) de stations (Vivegnis, Chaudfontaine, Amercœur, Jaurès (Ans), ...) devrait être envisagée dès à présent.*

### La réponse du PS

L'option que je défends, avec le Bourgmestre de Seraing Alain Mathot, est d'utiliser la voie 125A pour le transport de voyageurs via le « train-tram » ou encore « train léger ». Il s'agit d'utiliser les infrastructures ferroviaires existantes pour desservir la rive droite de Flémalle à Angleur et permettre aux habitants de voyager aisément dans la vallée.

Faut-il une grande gare à Seraing alors qu'on se trouve à 8 minutes de la gare TGV des Guillemins ? Faut-il une nouvelle gare à Seraing alors que le tracé du tram aura Jemeppe comme terminus pour la 1ère ligne en lien avec la gare existante ? Cette dépense nous paraît déraisonnable. Concentrons plutôt les moyens sur la réalisation du « Master plan sérésien » salué par tous.

### La réponse du PC-GE

Nous sommes favorables à l'idée de la création d'une gare dans le bas de Seraing. Seraing et sa population très précarisée est aujourd'hui totalement dépendante de la voiture et de liaisons par bus de mauvaise qualité (temps pour rejoindre le centre ville de Liège trop long).

Une ville de la taille de Seraing a besoin du train et de transports en commun structurants (par exemple sur le nouveau boulevard urbain prévu dans le master-plan de la ville). Nous soutenons l'idée d'une gare IC à Seraing et soutenons également la proposition d'un train léger reliant Seraing à Liège et se prolongeant vers Herstal. Pour le succès des trains légers, il est essentiel de désenclaver les gares et points d'arrêt et de les desservir correctement par des arrêts bus et/ou pistes cyclables. Nous prônons non pas une « grande » gare mais une gare de taille moyenne (4-6 voies maximum) avec possibilité éventuelle d'extension future. Nous voulons une vraie gare avec guichets et buffet, et pas un simple point d'arrêt.

Nous sommes favorables à l'idée d'une liaison par heure avec la dorsale wallonne (Namur-Charleroi-Mons) et une vers Bruxelles.

### La réponse du MR

Cette question induit forcément la question de l'opportunité de la création d'un tram à Liège. Le tram a participé à la reconversion économique, démographique et culturelle de toutes les grandes

métropoles. La reconversion de Liège passera donc inévitablement par la création d'un tram. Toutefois, il est évident qu'il faut prendre en compte les solutions déjà existantes. Les lignes de chemin de fer sous-exploitées en font bien évidemment partie. Il est donc indispensable de faire un cadastre des voies de chemin de fer qui pourraient être utilisées en combinaison et en complémentarité avec le tram. Dans cette optique, il faut envisager l'achat de trams capables de rouler aussi bien sur les voies de tram que sur les voies de chemin de fer. La ligne Flémalle-Angleur entre en parfaite adéquation avec cette solution et la construction d'une gare IC à Seraing pourrait constituer un des maillons de la mobilité à Liège. Mais il y a d'autres lignes de fortes fréquentations à envisager : par exemple le Sart-Tilman, Coronmeuse, ...

### **La réponse d'Écolo**

ECOLO soutient le développement de liaisons entre les centres de Liège et de Seraing, et de manière plus générale, soutient fermement une mobilité envisagée à l'échelle de l'agglomération urbaine. Dans ce cadre, le PUM (Plan Urbain de Mobilité) est un travail que nous voulons valoriser. En effet, ECOLO (ministre Daras) a imaginé et concrétisé en 2004 la législation encadrant les PUM, nous sommes dès lors très attaché à leur réussite en tant qu'outil de convergence entre vision de développement et outil de gestion de la mobilité. Dans ce cadre, le redéploiement du bus de Seraing et son accessibilité sont des enjeux de taille. La faisabilité d'une gare IC et l'éventuel développement d'un REL doivent être étudiés, et ce en concordance avec les autres moyens de transport en commun à développer (le tram) et à restructurer (les bus), sans oublier la mobilité douce (les vélos, ...). Néanmoins, pour ECOLO une gare IC reste un objectif à considérer prioritairement pour que cette ville de 60.000 habitants casse le carcan du passé et réapparaisse dans le réseau urbain belge.

### **La réponse du CDH**

Oui à tout ce qui peut favoriser et rendre plus accessible et confortable les Transports en commun. La desserte du centre de Seraing, et le soutien au « Master Plan », constitue un enjeu qu'il faut soutenir ; notamment par la valorisation et l'optimalisation du réseau ferré existant qui est considérable. Le PUM a d'ailleurs conforté cette idée en évoquant la création de trains express pour les voyageurs. Mais pas de gabegies ! Il faut garder un certain réalisme dans la mise en œuvre des principes et bien évaluer tant les échelles d'investissement que les priorités dans l'intervention publique.

### **3 Où mettre le nouveau stade du standard ?**

Seriez-vous prêt à étudier l'idée d'une implantation du stade du Standard sur le site de la gare de Bressoux ?

#### **La position d'urbAgora**

*Le nouveau stade du Standard sera un élément fort sur les plans symbolique et urbain. Son emplacement doit donc faire droit à cette importance. Il est cependant légitime de se servir du stade pour appuyer un développement urbain. Nous pensons que le site de Coronmeuse, actuellement pressenti, est une mauvaise idée : son accessibilité est insuffisante et le stade priverait probablement les quartiers alentours de leur principal espace vert, tandis qu'il détruirait vraisemblablement un patrimoine architectural remarquable. Le site de la gare de Bressoux, en revanche, juste de l'autre côté du fleuve, présente des avantages significatifs : emplacement remarquable en bord de Meuse, situation sur le territoire communal de la Ville de Liège, excellente accessibilité routière et ferroviaire, possibilité de développements urbains importants, ...*

#### **La réponse d'Écolo**

Si dans un premier temps, menant la réflexion du stade du standard en parallèle à celle du tram nous avons montré un intérêt pour le site de Coronmeuse, le site proche de la gare de Bressoux est effectivement riche de potentialités tout en pesant moins sur les intérêts d'une commune voisine. Sur Bressoux, le scénario qui a cependant notre préférence concrétiserait des projets de développement économique compatibles avec le tissu urbain proche, (création d'emplois peu qualifiés, ce qui un besoin criant au regard de la réalité sociale), une accessibilité multimodale (la gare, une ligne de tram dont ce serait el terminus, un P+R directement en lien avec l'autoroute qu'on pourrait enfin déclasser vers la ville dès ce point) et l'implantation du dépôt de tram. L'objectif est de désenclaver au sens physique et social les quartiers de Droixhe et Bressoux en les considérant enfin comme faisant pleinement partie de la ville. Le potentiel du site de Bressoux nous pousse donc à le considérer comme plus propice à d'autres développements, mais nous restons très sensibles aux éventuels effets pervers d'une implantation du nouveau stade du Standard à Coronmeuse. Néanmoins, si le projet est réalisé avec soin et si l'autorité communale se montre ferme et porteuse d'une réelle vision, le projet à Coronmeuse pourrait être non seulement compatible avec le quartier environnant, mais devenir un atout de développement d'autres activités sportives et récréatives. Ecolo demande des études d'incidences sérieuses intégrant les dimensions sociales, environnementales et économiques d'un projet public si conséquent.

#### **La réponse du CDH**

L'implantation d'un nouveau stade constitue un enjeu urbain considérable et nous avons demandé d'ouvrir complètement le champ des investigations, sans tabou ! Alors qu'il n'était pas inclus dans l'étude de localisation, Michel Firket a même imposé d'évaluer le maintien du Standard à Sclessin. Le site de Bressoux a aussi été évoqué et il n'est pas sans intérêt. Cela étant, Coronmeuse apparaît pour l'instant plus pertinent (visibilité, accès direct à la Meuse, complémentarité avec la FIL, maîtrise foncière publique, etc.) là où le site de Bressoux présente plus de contraintes (nombreux bâtiments, lignes Haute Tension, propriétaires, etc.). Mais il reste encore beaucoup d'inconnues et la faisabilité du dossier reste à construire.

#### **La réponse du PS**

J'ai marqué, avec le Collège de la Ville de Liège, un choix prioritaire pour Coronmeuse. À partir du moment où le club refuse d'envisager son maintien à Sclessin, nous avons procédé à l'analyse des possibilités foncières.



Trois critères ont été pris en compte :

1. L'affectation au plan de secteur doit être compatible avec la construction d'un stade de football ;
2. L'analyse en terme de mobilité doit être favorable ;
3. Il doit s'agir d'un nouveau repère urbain dans le paysage.

Coronmeuse correspond à ces trois critères. Ce n'est pas le cas pour le site de la gare de Bressoux, qui fait l'objet par ailleurs d'un autre projet. Par ailleurs, il sera hors de question de sacrifier l'espace vert et de loisirs dans le quartier.

## **La réponse du MR**

Le dossier de l'implantation du futur stade du Standard est un dossier qui doit être pris avec beaucoup de sérieux. L'installation d'un stade d'une telle ampleur en plein milieu du tissu urbain amènera inévitablement un lot de questions qui devront être résolues. C'était l'objet d'une de mes récentes interpellations au Conseil communal. Il ne faut fermer aucune porte dans ce dossier et envisager chaque possibilité sous l'angle de la mobilité, du développement urbain. La réhabilitation du stade actuel doit également être prise en compte pour ne pas abandonner un chancre en plein milieu du quartier de Sclessin.

## **La réponse du PC-GE**

Nous sommes opposés à la localisation du stade du Standard sur le site de Coronmeuse pour plusieurs raisons :

- Le bien-nommé « Parc Astrid » est un des rares espaces verts dans lequel les enfants de plusieurs quartiers (Coronmeuse, quartier Nord, Droixhe et même Herstal et Jupille) peuvent venir jouer. Il est très fréquenté et la ville a besoin de ces espaces verts.
- L'espace disponible à Coronmeuse nous semble trop exigu (notamment pour créer suffisamment de places de parking).
- Nous estimons que la patinoire représente un patrimoine architectural assez atypique et sommes plus favorables à sa réhabilitation (salle de concert ou musée des arts émergents par exemple) qu'à sa démolition.
- L'infrastructure actuelle du Standard n'est pas ancienne (une dizaine d'années) et a été bâtie avec de l'argent public.
- Argument peut-être plus anecdotique, nous sommes attachés à l'ancrage ouvrier du Standard à la frontière avec la commune de Seraing.

Nous proposons que l'on étudie le possible maintien du Standard sur le site actuel. Il existe d'ailleurs un projet de l'architecte Denis Simon<sup>4</sup> pour un stade « durable » de 50.000 places. Qu'en cas de déplacement du stade on prenne en compte pour le choix de la localisation les aspects suivants : superficie au sol suffisante, bonne accessibilité en transport en commun (si possible via le tram ou train léger), intégration harmonieuse avec les quartiers voisins, non destruction des espaces verts.

Nous rappelons qu'un deuxième club liégeois, le RFCL a un urgent besoin de stade. De manière plus générale, nous ne souhaitons pas que l'on grève les finances publiques au détriment du sport loisir et de son accès au plus grand nombre. Plusieurs infrastructures sportives de base manquent encore à Liège.

---

<sup>4</sup><http://www.denis-simon.be/domaines/galerie.asp?ContenuId={4742EADE-7BC8-4D27-ADF5-14800B58A71B}>

## **4 Un réseau de tram dans l'agglomération liégeoise ? Oui, mais lequel ?**

**Plaiderez-vous pour la construction, dès la première phase de la construction du tram, d'une boucle centrale épousant approximativement le tracé de l'actuelle ligne 4 ?**

### **La position d'urbAgora**

*La boucle, desservant Outremeuse, le Longdoz et les Vennes, est indispensable si l'on ne veut pas dégrader le service actuel pour les utilisateurs de la ligne 4 (la plus fréquentée de Wallonie). Cette boucle centrale permettra aussi et surtout de donner une cohérence au réseau en obtenant des fréquences doublées sur son tracé (ce qui fera mieux correspondre l'offre à la demande) et en réduisant les ruptures de charge (les lignes de chaque antenne parcourant une grande partie de la boucle et amenant les usagers au plus près de leur destination finale ou de leur correspondance). À nos yeux, elle est en conséquence indispensable dès la première phase et mérite, si nécessaire, une extension du budget prévu.*

### **La réponse du PC-GE**

Nous sommes opposés à l'idée d'une seule ligne de vallée. Nous proposons de construire en une seule phase 2 lignes de trams (Flémalle-Herstal et Ans-Fléron/Soumagne) formant un réseau en croix ainsi qu'une boucle en centre ville sur le trajet actuel du bus « 4 ».

Nous sommes farouchement opposés à la privatisation larvée des transports en commun via le recours au partenariat public-privé (PPP). Outre qu'ils tuent la notion même de service public, les PPP mettent très rapidement en danger les finances publiques (le partenaire privé veut un important retour sur investissement) ainsi que cela peut se constater aujourd'hui dans le secteur de la santé en Grande-Bretagne. Les PPP sont une conséquence du pacte de stabilité européen qui interdit l'endettement public mais autorise cette forme d'endettement caché. Nous sommes opposés à ce pacte qui vise à pousser à la privatisation de nos services publics. La crise actuelle démontre chaque jour combien il est essentiel d'avoir des services publics forts qui stabilisent l'économie et nous protègent de la stricte logique du marché et du profit. On voit par exemple combien l'absence d'un réel secteur bancaire public pèse sur l'économie réelle. De manière générale, nous prônons des services publics plus forts pour une société plus juste.

Concernant le tram, nous proposons d'utiliser pour celui-ci les moyens publics prévus pour la liaison CHB.

### **La réponse du CDH**

Le retour du Tram à Liège impose « naturellement » la réalisation prioritaire de la ligne de vallée. Pour autant, les besoins actuels justifient aussi la réalisation d'une ligne Est-Ouest reliant Fontainebleau au quartier du Longdoz. Cette deuxième ligne est d'ailleurs déjà étudiée sous l'égide du GRE comme l'a organisé le Gouvernement wallon. À ce stade, concentrer nos énergies collectives sur ces lignes prioritaires nous semble relever de la bonne gouvernance. Sans parler déjà d'un « bouclage », la desserte optimale de la zone du centre-ville et la question du franchissement de Meuse doivent cependant être considérées dès maintenant.

### **La réponse d'Écolo**

C'est l'objectif poursuivi depuis 2004 par ECOLO, dans la foulée de l'étude Sémaly-Transitec de 2001. L'avantage en termes de qualité de service est très important car cette boucle centrale permettra de multiplier les possibilités de correspondances aisées et mettra fin à la pléthore de terminus centraux, séparés de plusieurs centaines de mètres qui handicapent fortement la traversée de la ville. Ce tracé obligera aussi à repenser dès aujourd'hui le partage de l'espace public

au centre ville, beaucoup trop accaparé par la voiture. L'argument financier de la rentabilité du réseau tram pencherait aussi en cette faveur d'autant que cette boucle permettrait dès la première phase du projet de construire des ramifications courtes vers la place Saint-Nicolas, Droixhe, etc.

## **La réponse du PS**

D'abord, félicitons-nous de la décision du Gouvernement Wallon sur le retour du tram à Liège ! Cette décision ne serait pas intervenue sans la mobilisation de la Conférence des Bourgmestres qui a adopté une prise de position forte dès fin 2006 : « les Bourgmestres des 24 communes demandent le retour du tram dans l'agglomération liégeoise ». Cette prise de position est issue des données chiffrées montrant que nous allons, sur base de l'augmentation du nombre de voyageurs du TEC, vers l'asphyxie. Elle manifestait aussi la nécessité d'apporter un changement radical dans l'approche de la mobilité au niveau liégeois.

Le Gouvernement Wallon, en concertation avec les villes et communes, a adopté 3 décisions complémentaires :

- La réalisation d'une première ligne desservant Jemeppe-Liège-Herstal. Les études montrent que c'est dans la vallée qu'il y a, de loin, le plus de voyageurs (3500 voyageurs/h dans chaque sens).
- L'étude d'une deuxième ligne allant d'Ans à Chénee. Cette étude doit identifier où et comment sera traversée la Meuse. La Ville a obtenu des moyens pour lancer cette étude dès l'été 2009.
- L'étude des possibilités offertes par les lignes ferroviaires existantes, en particulier la 125A pour desservir les quartiers d'habitat d'Angleur à Flemalle.

Par ailleurs, le tram ne signifie pas la fin des bus. Au contraire, il s'agira de redéployer les bus existants dans les quartiers populaires non traversés par le tram et d'envisager des bus plus petits, moins polluants et plus souples pour rabattre vers le tram. C'est dans ce cadre que des réponses seront données aux quartiers actuellement desservis par la ligne 4.

## **La réponse du MR**

La construction en croix du tram est à mes yeux indispensables. Les premières ébauches de tracé du tram qui nous ont été proposées en février dernier ne proposent qu'une ligne entre Herstal et Seraing longue de 17,5 kilomètres. Or, l'axe Ans-Fléron permettrait de former une véritable croix reliant les 4 pôles majeurs aux abords de Liège. Les lignes de bus, actuellement en étoile, seraient alors repensées pour amener les utilisateurs sur ces deux grandes lignes principales. Un tel schéma permettrait donc de desservir une grande partie de l'actuel tracé du 4, le reste étant desservi par les bus qui ramènent vers les lignes de tram.

## 5 Quelles réponses à l'étalement urbain ?

Pensez-vous que l'étalement urbain représente une menace ? Si oui, quelles sont vos propositions pour contrer cette tendance ?

### La position d'urbAgora

*Le territoire est rare et son usage doit être parcimonieux. Certains de ses usages (terres agricoles, pâturages, vergers, forêts, zones naturelles) sont plus fragiles que d'autres et doivent être protégés. En outre, l'étalement urbain représente une menace majeure pour l'avenir, en augmentant notre dépendance collective à la voiture individuelle. Ce phénomène est aussi vecteur d'injustice sociale, notamment en fragilisant la ville et ses diverses fonctions sociales. Les réponses sont connues : urbaniser d'une manière nettement plus dense (mitoyenneté, étages, urbanisme « en chapelets », ...), favoriser la qualité de vie en ville, mettre un frein à l'inflation automobile, ... Êtes-vous prêts à les appliquer ?*

### La réponse du PC-GE

On voit aujourd'hui une dualisation avec des communes riches en périphérie (où les taxes communales sont souvent plus faibles) et des grandes communes (Liège, Seraing, Herstal, Saint-Nicolas) pauvres au centre du bassin liégeois. Ceux qui en ont les moyens quittent le centre pour les communes plus bourgeoises de la périphérie. Pour éviter cela nous proposons :

- une politique du logement social beaucoup plus forte qui impose dans les faits à toutes les communes le même pourcentage de logements sociaux.
- la mise en place d'un mécanisme permettant une solidarité des communes périphériques vis-à-vis des communes plus pauvres et qui, étant centrales, doivent le plus souvent supporter l'essentiel des coups liés aux infrastructures utiles à tout le bassin de population. Un possible mécanisme serait un alignement des taxes communales avec reversement à un organisme central du surplus des communes périphériques.
- une politique active de « verdissement » des communes du centre afin de rendre celles-ci (et notamment la ville de Liège) plus agréables.

### La réponse du MR

Il est certain que la démocratisation de la voiture personnelle ces dernières années a permis un phénomène de périurbanisation. Mais on le sait, les coûts liés aux déplacements vont exploser dans les prochaines années et les personnes qui choisissent ce mode de vie doivent en être conscientes. Toutefois, le MR souhaite laisser le choix à tout un chacun de choisir son mode de vie. Il est évident que les personnes qui font ce choix ne peuvent s'attendre à retrouver les mêmes services et facilités que l'on trouve en ville. Néanmoins, la Ville de Liège a un défi majeur à relever dans les prochaines années : faire revenir des habitants en ville. Pour gagner ce défi, la Ville doit être « concurrentielle » au point de vue fiscal. Elle doit également axer sa stratégie sur les familles et offrir à celles-ci des services notamment au point de vue de l'accueil de la petite enfance et de la scolarité.

### La réponse du CDH

Le développement du territoire, harmonieux, équilibré et durable, nécessite une véritable politique de la Ville et plaide pour la reconversion, la réhabilitation et la densification des ensembles bâtis et des sites désaffectés. Reconstruire la Ville sur la Ville c'est notamment : densifier (de manière raisonnée, en considérant le contexte et la localisation, en maintenant des espaces de respiration suffisants et en poursuivant l'ambition d'un espace public de qualité. Projet Bavière ou Chartreuse par exemple), recycler l'héritage du « tout à l'automobile » (percée Burenville-Fontainebleau-Cadran ou boulevard « de l'automobile » par exemple), mettre en place des transports publics forts, développer un politique foncière communale active (comme la Ville le pratique

déjà à Ste-Marguerite, Souverain Pont, Outremeuse et en limitant la sur-division des immeubles), favoriser la mise en œuvre des projets (mise en place d'outils concrets et réactifs : SAR, PRU) et créer une agglomération effective.

## **La réponse d'Écolo**

Si aujourd'hui on s'intéresse enfin à l'épuisement des ressources énergétiques, l'épuisement de la ressource terrienne ne semble pas encore émuvoir suffisamment pour que des mesures sérieuses soient prises. Depuis les années 80, en moyenne, chaque jour 5,5 Ha sont urbanisés en Wallonie. Or la ressource en terre, le territoire, est épuisable et il importe donc de le protéger directement. De plus, une urbanisation sur-consommatrice d'espace induit une série de conséquences néfastes en cascades : diminution de la biodiversité, de la qualité des paysages, augmentation de la mobilité voiture et de l'injustice sociale. ECOLO soutient un aménagement du territoire qui limite l'urbanisation lâche, éparpillée et les espaces résiduels tout en augmentant la qualité des espaces et de la vie en ville (densité qualitative). Le tout se base sur une utilisation efficace des infrastructures et espaces déjà urbanisés, dans la perspective d'une politique foncière qui prévienne les effets pervers d'un territoire encore plus disputé entre zones accessibles en voiture et celles qui le sont moins.

## **La réponse du PS**

OUI, l'étalement urbain est une menace. Comment lutter ? Il faut développer une politique urbaine à l'initiative de la Région Wallonne, comme le fait déjà le fédéral avec le PFGV. Cette législature a été celle qui a initié le changement : zone franche urbaine, choix des dossiers FEDER dans une optique métropolitaine, ...

Il faut poursuivre et amplifier en :

- Réintroduisant le tram ;
- Réalisant une rupture entre autoroute et ville ;
- Favorisant le vélo au cœur de la ville ;
- Créant des parkings de dissuasion ;
- Réorganisant la politique de stationnement ;
- Poursuivant la verdurisation de la ville ;
- Continuant la politique de réaffectation du patrimoine chaque fois que possible ;
- Réintroduisant l'activité économique en ville ;
- Encadrant plus strictement, sur l'agglomération, l'activation des zones d'habitat (les zacc) ;
- Appliquant un moratoire sur les grandes implantations commerciales ;
- ...

En bref, en réalisant un projet d'agglomération, à l'échelle des 24 communes liégeoises.

## 6 Quelle politique de logement ?

Si Liège regagne des habitants, les évolutions sont contrastées : la précarité gagne du terrain dans la plupart des quartiers, alors que dans d'autres, on constate un processus de gentrification. Quelle politique, notamment en matière de logement et d'équipements collectifs, comptez-vous mettre en œuvre pour rendre la ville attirante pour tous mais aussi pour y renforcer la mixité dans tous les quartiers ?

### La position d'urbAgora

*Les effets de la gentrification de certains quartiers centraux posent la question de la mixité sociale et culturelle au cœur de nos villes. Pour urbAgora, ce phénomène montre l'importance d'un investissement massif dans le logement social et d'un développement de la participation des habitants. Au rang des priorités : acquisitions de biens immobiliers en centre ville, réaménagement des étages de commerces, valorisation du parc social, aide à l'implication citoyenne dans les quartiers et reconnaissance du « droit du sol » en matière de consultation populaire, investissement dans de nouvelles structures d'hébergement d'urgence, ... Êtes-vous prêts à relever ces différents défis ? Selon quel ordre de priorités ?*

### La réponse du MR

La mixité sociale est un défi qu'il faut relever dans les prochaines années. La Belgique est relativement épargnée du phénomène des véritables cités-ghettos à la française. Pour favoriser la mixité sociale dans les villes, nous voulons favoriser la création de « logements mixtes ». Par exemple, lors de la rénovation des Guillemins, il faut favoriser la création de logements de tous types permettant à toutes les classes sociales de pouvoir acquérir un logement dans un ensemble architectural cohérent. Il faut également favoriser l'accès à la propriété des actuels locataires des logements sociaux.

Le MR revendique une politique énergique en faveur des logements moyens. Si on veut favoriser une réelle mixité sociale et stopper l'hémorragie des classes moyennes, il est impératif d'augmenter l'offre en logements moyens. Il faut ainsi augmenter les subsides afin d'étendre les critères permettant d'acheter un bien par ce biais. Il est de même souhaitable d'étendre les capacités de prêt des Fonds du Logement, en Wallonie et à Bruxelles, pour qu'ils puissent également favoriser la possibilité d'acquisition de biens immobiliers.

Rappelons également que la diminution des droits d'enregistrement de 12,5% à 10% et de 6,5% à 5% ne concerne que les cas d'acquisition du logement faisant l'objet d'un prêt hypothécaire octroyé par le Fonds du Logement des Familles Nombreuses de Wallonie ou la Société Wallonne du Crédit Social. Le MR souhaite étendre cette mesure et diminuer les droits d'enregistrement pour tout le monde pour permettre l'accès à la propriété à tout un chacun.

### La réponse du PS

D'abord votre affirmation entre « augmentation du nombre d'habitants » et « précarité » ne résiste pas à l'analyse. Le niveau de revenus moyens est stable à Liège depuis plusieurs années alors que nous avons gagné des habitants dans la plupart des quartiers. Par contre, nous devons veiller à ce que le développement de la Ville, qui est réel et salué par tous les observateurs, ne conduise pas à l'exclusion de fait des personnes précarisées. Pour cela, une seule solution : l'investissement public d'une part et le développement de la mixité dans les quartiers par un urbanisme approprié d'autre part.

L'investissement public, c'est par exemple la création et la rénovation de logements sociaux au cœur de la Ville ou encore l'opération « vivre au centre », qui réintroduit des logements accessibles dans plusieurs quartiers par une action directe de la Ville. C'est aussi la réintroduction des services

publics dans les quartiers, telles les Mairies de quartier, les commissariats de proximité, les maisons de jeunes.

Le projet de requalification de Droixhe est exemplaire, à mon sens, de notre volonté de développer la Ville au profit de toutes les Liégeoises et de tous les Liégeois. Ce quartier va se transformer, dans une démarche cohérente, par la diversification des activités que l'on va y trouver (bureaux, résidences service, ...), par la qualité de l'environnement où l'humain sera résolument pris en compte et par la diversité de l'offre de logements (sociaux, moyens, appartements, maisons unifamiliales, ...) que l'on pourra y trouver.

## **La réponse d'Écolo**

Un logement de qualité pour tous est depuis toujours une priorité pour ECOLO. La crise du logement social demande un investissement massif dans la production de nouveaux logements de qualité, la pérennisation financière du secteur et l'optimalisation du parc locatif. Si l'augmentation du nombre et de la qualité des logements sociaux est indispensable, l'accès au logement doit aussi s'envisager plus largement, sur tout le parc existant, en activant des mécanismes variés qui donneront des réponses adéquates à des situations variables. ECOLO souhaite élargir l'offre de logements à prix encadrés (Agence Immobilière Sociale, *etc.*) et réguler le marché locatif privé. Des mécanismes de régulation des marchés immobilier et foncier sont indispensables, sous peine de devoir désespérément compenser par des fonds publics la spéculation immobilière. Enfin, ECOLO soutient des formes alternatives de logements (habitat groupé, logement solidaire, *etc.*) qui répondent à des besoins qui ne sont rencontrés ni par le marché privé, ni par le marché public.

## **La réponse du PC-GE**

En Wallonie, 38.000 familles sont aujourd'hui en attente d'un logement social. On construit à peine 500 logements par an. C'est cela la priorité et le PC propose de lancer un grand plan logement avec la construction de 5000 logements par an (en faisant exclusivement appel à des financements publics afin de contrer une privatisation larvée). Le parc de logement wallon est ancien (50% construit avant 1945) et gourmand en énergie (notamment beaucoup de « 4 façades »). Il existe un énorme défi en matière d'isolation du bâti en Wallonie, défi qui est également une énorme chance car il offre la possibilité de créer un grand nombre d'emplois non délocalisables. Environ 30% des wallons sont locataires. Ces dernières années le prix des locations augmenté fortement. Dans le même temps, on compte aujourd'hui 40.000 logements vides en région wallonne (16.000 à Bruxelles) en raison notamment d'opérations de spéculation de la part des propriétaires. Nous prônons le renforcement de l'action des Agences Immobilières Sociales (AIS) et l'application effective de la loi Onkelinx sur la réquisition des immeubles inoccupés. Afin de répondre à la demande, de nouveaux logements privés devront être construits. Il est important d'éviter la spéculation foncière et de permettre à des familles modestes de s'installer dans certaines communes et régions où le prix du terrain est élevé.

## **La réponse du CDH**

Les politiques menées actuellement vise cet objectif d'attractivité : enjeu de l'espace public, de la mobilité, actions foncières dans des quartiers dévalorisés, lutte contre la spéculation et la banalisation de l'offre en logement, préserver l'habitabilité, favoriser l'intervention du privé ou organiser des partenariats pour les grands ensembles (Droixhe, Franciscains, Val Benoit, Bavière, *etc.*), faire émerger des projets identitaires (Guillemins, Tivoli) ; autant de mesures globales contribuant à la qualité, l'animation et le cadre de vie en ville. Quant aux processus de gentrification, ils restent vraisemblablement marginaux. Le combat doit aussi, et surtout aujourd'hui, chercher à développer le « parc » de logements moyens, familiaux et même haut de gamme car la ville est, et doit être, le lieu de rencontre de toute les différences, sans exclusive.

## 7 CHB, retour sur terre ?

Quelle analyse faites-vous de l'étude d'incidence de la liaison autoroutière « Cerexhe-Heuseux – Beaufays » (CHB) ? Question subsidiaire : si votre parti est favorable à la construction de l'autoroute CHB, jusqu'à quel montant de dépenses publiques cette position est-elle valable ?

### La position d'urbAgora

*Les positions des uns et des autres concernant l'autoroute CHB sont clivées et connues. Nous en avons dans une certaine mesure pris acte. Pour autant, nous pensons que le dialogue reste utile et qu'il est, de manière générale, fort pauvre pour ne pas dire absent. L'une des raisons en est sans doute l'omerta qui frappe l'étude d'incidence du projet, qui pourtant contient à notre sens des éléments particulièrement éclairants. Elle réfute notamment certaines allégations fréquentes selon lesquelles CHB va résoudre les principaux problèmes de mobilité à Liège (saturation du tunnel de Cointe, des quais de la dérivation, du « ring Nord »). Quel est votre point de vue sur cette étude ? Par ailleurs, le coût de l'autoroute CHB sera vraisemblablement très élevé. De 200 millions d'euros, l'estimation est passée l'année dernière à 400 millions. Certains techniciens proches du dossier citent aujourd'hui le chiffre de 600 millions d'euros. Nous craignons, si CHB doit être construite, que le seuil symbolique du milliard d'euros soit in fine dépassé. Nous avons le sentiment que, même pour les partisans les plus farouches de l'autoroute, pareils montants sont prohibitifs et injustifiés dans le contexte budgétaire qui est celui de la Région wallonne. Bref, en un chiffre, jusqu'à combien êtes-vous prêts à banker pour ce projet ?*

### La réponse d'Écolo

0 euro. Avant tout c'est un choix de société – et en conséquence un choix important d'investissement – qui oppose ECOLO à ce nouveau tronçon autoroutier. L'alternative au transport routier doit être mise en œuvre maintenant, et il est déjà tard. La cohérence d'une approche globale de la mobilité est indispensable.

Les éléments que nous mettons à charge de ce dossier sont nombreux : péri-urbanisation accrue de la zone traversée, non respect de zone Natura 2000 protégée, incapacité à résoudre de façon durable les problèmes de mobilité, ... attitude irresponsable vis-à-vis des directives européennes et de leurs principes, ...

### La réponse du PS

Ces questions sur la place de la voiture et sur CHB sont liées. CHB est un outil qui va permettre de délester Liège de son trafic de transit, comme l'a fait le tunnel de Cointe. Se souvient on comme la Ville était engorgée de voitures sans cette autoroute ? C'est d'autant plus vrai que le trafic doit s'accroître avec le développement de plusieurs pôles économiques tels le Trilogiport.

CHB doit cependant s'accompagner de mesures fortes au niveau des quais de la dérivation et, plus généralement, sur toute l'agglomération dans le cadre d'un projet global. À l'intérieur de ce périphérique autoroutier, la priorité doit être de faire gagner du terrain aux modes de transport alternatif à la voiture.

Sans stigmatiser les automobilistes, nous souhaitons investir dans les alternatives :

- Le tram ; son retour à Liège est décidé. La Ville a créé une cellule de suivi. Il s'agit du dossier majeur pour le développement de tout l'arrondissement.
- Le vélo : je souhaite installer un VELIB (comme à Lyon ou Paris) et parallèlement, réaliser les investissements nécessaires pour permettre partout la circulation des cyclistes. Tout en portant l'accent sur la formation et l'éducation avec les associations.
- Les parkings de persuasion : la Ville va signer une convention avec la SRWT dans peu de temps à ce sujet. Il s'agira de régler les modalités de navettes aller-retour « parkings-centre



ville ». 4 parkings sont prévus (Sclessin, Coronmeuse, Ste Walburge et Robermont) et leur utilisation sera rendue attractive.

- La poursuite des sites propres pour les bus : Liège est sans doute la Ville qui fait le + de place au bus sur les voiries communales.
- La mise en place de plans de déplacement d'entreprises : Liège prépare le sien. Nous allons rencontrer les 'gros employeurs' (Ulg, Province, ...) pour croiser nos expériences. Le développement des « voitures partagées ».

Je tiens cependant à préciser que, si les contraintes budgétaires imposent un choix, je choisirai sans hésiter l'investissement relatif au tram en tant qu'outil de développement de la ville et de l'agglomération.

### **La réponse du MR**

La liaison autoroutière CHB est pour le MR une nécessité permettant de « fermer » l'axe autoroutier autour de Liège. Il est bien entendu évident que ce dossier doit se faire avec une large concertation préalable. Diverses études démontrent l'importance de cette liaison, tant au point de vue du trafic et de la mobilité que du développement économique. Bien que partisans, nous restons néanmoins à l'écoute des problèmes que cette liaison engendrerait et nous sommes conscients qu'il faudra réduire au maximum les impacts écologiques d'une telle liaison. Les dernières estimations parlent de 400 millions d'euros ce qui me paraît être un montant raisonnable pour la réalisation d'un ouvrage d'une telle envergure. Ce projet de liaison est sur la table depuis 30 ans et la situation est difficilement tenable pour les riverains qui voient leurs propriétés « gelées » depuis 30 ans. Il faut dès lors une décision ferme et définitive rapidement. Cependant, la liaison CHB et le tram ne sont pas exclusifs et doivent être réalisés dans des délais raisonnables afin d'assurer une mobilité efficace à Liège.

### **La réponse du CDH**

Le CDH s'est déjà clairement prononcé pour CHB et reste convaincu que cette nouvelle liaison est nécessaire pour le développement de l'agglomération liégeoise. La légitimité du projet n'est plus à faire : chaînon manquant dans le réseau européen, inscrit de longue date dans la planification territoriale (aire de réservation au plan de secteur – SDER) et indispensable à la prise en charge du transit au travers du noyau urbain. Sa pertinence est renforcée par la perspective du trilogiport. Le principe de la liaison a été à nouveau validée dans le cadre du PUM et approuvé à l'unanimité par les communes concernées et les Bourgmestres de l'agglomération. Avec la liaison E25-E40, le transport public structurant, le développement des pôles de gare, la stratégie de rabattement des flux / parcs-relais, CHB doit permettre d'assainir durablement la mobilité au plus grand profit des modes doux, de la convivialité et la qualité de vie en ville. Enfin, la question du coût peut faire l'objet de toutes les spéculations et tous les fantasmes à ce stade, mais ça serait plutôt vainc. Il faudra cependant investir avec réalisme et sans gaspillage.

### **La réponse du PC-GE**

Depuis le début nous nous sommes positionnés en faveur du tram et contre la liaison CHB. Plusieurs études (notamment européennes) montrent son utilité très relative et le risque de poursuite de l'éparpillement de l'habitat et des centres commerciaux que cette liaison fait courir.

## 8 Rendre l'espace urbain aux piétons et aux cyclistes

Êtes-vous favorable à une vigoureuse réduction de l'espace (circulation et stationnement) accordé à l'automobile et à la recherche d'un nouvel équilibre dans l'occupation de l'espace public ?

### La position d'urbAgora

*Liège, par comparaison avec d'autres villes européennes de même taille, est à ce jour extrêmement perméable à la voiture. Cela se traduit notamment par une détérioration de la santé des habitants de la ville (bruit, accidents, pollutions diverses, ...). Avec le tram, cependant, les choses pourraient changer : un moyen de transport agréable et rapide pourrait faire concurrence à la voiture, ... pour autant que de vigoureuses mesures d'accompagnement soient prises, notamment pour réduire la trop abondante offre de stationnement. Certaines cicatrices urbaines méritent en outre un traitement privilégié. C'est notamment le cas de la percée routière reliant Burenville au Cadran, dont le quartier de Ste Marguerite ne s'est toujours pas remis. Enfin, la promotion du vélo comme moyen de déplacement (et non uniquement comme loisir) ne sera possible que par l'aménagement progressif du réseau routier – amélioration du revêtement, limitation de la vitesse, pistes cyclables là où les voitures roulent à plus de 50km/h, ... Développer quelques itinéraires privilégiés ne suffit pas : c'est toute la ville qui doit être rendue cyclable.*

### La réponse du CDH

Oui. Nos choix et nos actions s'inscrivent dans cette perspective. Mais soyons réalistes. Pour assumer cette position il faudra d'abord mettre en place le contexte adéquat, c'est à dire des alternatives fortes et crédibles (transport en commun structurant, recomposition du réseau TeC et modes doux), la prise en charge des voitures en périphérie et des mesures de rabattement vers des lieux d'intermodalité (parcs relais, gares), cibler les axes de pénétration automobile et réorganiser le stationnement (favoriser le rotatif et parking riverain, diminuer l'emprise en voirie, créer des places en souterrain aux endroits stratégiques). Mais une évolution des mentalités, donc des usages, sera aussi nécessaire.

### La réponse d'Écolo

ECOLO porte une politique des centres urbains qui laisse une place privilégiée aux modes de déplacements doux (vélos, piétons, rollers, etc.). Ceci implique à la fois le développement d'infrastructures appropriées qui rendraient enfin les villes accueillantes pour les cyclistes, d'une politique ferme de dissuasion de la voiture (stationnement, circulation, etc.), d'une offre de transport en commun efficace, de parkings de dissuasion bien connectés ... La réussite, telle qu'elle est avérée dans de nombreuses autres villes européennes, d'une politique de la sorte est au prix de la conjonction de ces différents moyens d'action.

### La réponse du PC-GE

Si le vélo « loisir » est aujourd'hui en train de percoler dans les mentalités de nos politiques, le vélo « outil de déplacement quotidien » leur est par contre manifestement inconnu. Or, c'est en agglomération un moyen de transport rapide, bon marché et non polluant. Cependant seuls des courageux s'y collent dans la mesure où se déplacer au quotidien en vélo dans la région liégeoise relève aujourd'hui de l'exploit. Il n'y a quasiment aucun site propre sécurisé et lorsque la voirie est refaite (Boulevard de la Sauvenière et d'Avroy ou rue des Guillemins par exemple), aucune piste cyclable n'est prévue. Nous proposons, en collaboration avec les organisations d'utilisateurs du vélo au quotidien (tel le GRACQ) d'établir un plan pour un véritable réseau cyclable en région

liégeoise. Il faut dégager des moyens pour le vélo. Nous sommes également favorables à l'intermodalité entre le bus (et bientôt tram) et le vélo. Il faut développer des compartiments vélo dans les bus ou équiper ceux-ci de système « accordéons à vélo » tels qu'il en existe dans d'autres pays européennes et même aux USA. Concernant les piétons, c'est essentiellement en milieu rural que leur situation nous semble devoir être améliorée avec une sécurisation des accotements le long d'une série d'axes.

### **La réponse du MR**

La voiture est un outil qui ne peut être totalement renié dans notre société. Toutefois, il est sûr que la construction d'un tram à Liège doit être l'occasion de repenser entièrement la mobilité à Liège. Les transports en commun liégeois sont reconnus pour être performants, mais les chiffres le prouvent : les lignes arrivent à saturation et un transport en commun structurant est indispensable. La construction du tram doit être prolongée par la création de parkings relais aux abords de la ville permettant de réduire la pression de l'automobile en ville. Il faut dissuader les gens d'utiliser leurs voitures personnelles pour de courts trajets en offrant une offre globale et compétitive : mise en place d'un système de vélos en libre-service, pistes cyclables adaptées et pensées lors des travaux, tram rapide et ponctuel, adéquation des horaires feront en sorte que le centre ville de Liège ne soit plus engorgé par les automobiles.

### **La réponse du PS**

Voir réponse à la question 7.

## 9 Où implanter les grandes infrastructures ?

Quelle politique souhaitez-vous appliquer concernant le choix des sites des grandes infrastructures (stades, hôpitaux, . . .) ?

### La position d'urbAgora

*Si l'on veut réduire la part modale de la voiture, la localisation des grands équipements publics doit impérativement être pensée en fonction des possibilités de desserte en transports en commun. Un contre-exemple, à cet égard, est à nos yeux celui du site de la route militaire, à Alleur, qui est envisagé pour construire un nouveau stade pour le FC Liégeois. Ce site est éloigné de toute infrastructure de transports en commun. Pire : l'accessibilité en voiture est également très mauvaise, ce qui laisse augurer de la construction d'une nouvelle route à moyen terme, lorsque la situation sera devenue ingérable dans le quartier.*

### La réponse du MR

La création de telles infrastructures pose toujours un dilemme : construction au centre-ville ou aux abords de la ville. Le Conseil d'Administration du CHC s'est prononcé en faveur de Glain dont les habitants sont ravis de ce choix. Cependant, le centre-ville ne doit pas être « privé » de tout service au risque de voir le phénomène de désertification s'amplifier davantage.

À titre personnel, je pense que recoudre le tissu urbain est essentiel afin d'assurer une cohérence et un attrait à la vie en ville.

### La réponse du PC-GE

Il est difficile d'apporter une réponse monolithique à cette question, et ce d'abord parce que nous ne sommes pas forcément partisans des dites « grandes infrastructures ». En particulier, nous sommes très défavorables aux énormes centres commerciaux qui fleurissent dans et autour de la ville et qui tuent le petit commerce. Souvent ces centres sont également mal desservis par les TC et uniquement axés sur la voiture. Pour les grandes infrastructures dont l'utilité est prouvée, les critères importants nous semblent : la proximité d'infrastructures de TC de qualité ; la consultation des citoyens (comités de quartiers, . . .) afin d'intégrer aux mieux l'infrastructure au bâti et à la vie sociale existants.

### La réponse du CDH

La localisation des grands pôles générateurs de trafic doit nécessairement s'évaluer en considérant leur bonne intégration au contexte, les conditions d'accessibilité et les incidences de mobilité de manière générale. Ce sont donc plutôt des fonctions de centralité. Considérant ce point de vue, Michel Firket a ainsi notamment fortement plaidé pour le maintien du service public fédéral des Finances aux Guillemins et l'implantation du nouvel hôpital du CHC à Fontainebleau. C'était aussi le choix fait à l'époque pour les extensions du Palais de justice.

### La réponse du PS

Il va de soi que la mobilité est un facteur clé pour le choix des grandes implantations. Coronmeuse pour le Standard s'explique par le passage et l'arrêt du futur tram en bordure de site.

Même chose pour le choix de Jemeppe comme terminus où se situe une gare importante de la SNCB.

En ce qui concerne le RFC Liège, après avoir trouvé une solution transitoire, le dossier sera réouvert très bientôt avec les instances du club.

## **La réponse d'Écolo**

Pour alimenter le tissu urbain (logement, activité économique et sociale), la ville a besoin d'infrastructures : ponctuelles (les grands équipements) et de réseaux (mobilité, énergie, ...). La localisation des grands équipements parce qu'ils drainent beaucoup de monde dans des modalités d'occupation diverses doit être réfléchi à l'aune de plusieurs paramètres propres à chaque type d'infrastructures et à ses particularités de fonctionnement. La mobilité est un de ces paramètres. Si on prend l'exemple de l'aménagement du site du Tivoli, d'autres questions comme l'activité sur la place Saint-Lambert et au centre ville, la faisabilité du montage financier, les nuisances du chantier, ou l'ensoleillement de la place du Marché se posent. Qui plus est, lorsqu'on envisage la localisation d'une nouvelle infrastructure, c'est souvent – plus ou moins directement – au détriment d'un autre site. Si on décide de déménager la bibliothèque des Chiroux, c'est l'avenir du site des Chiroux actuel qu'il faut questionné également. ECOLO plaide pour la prise en considération des paramètres les plus pertinents, leur explicitation et la communication sur les critères de la décision. Dans cette logique, la réflexion sur de grands équipements devra se mener à une échelle pertinente, dépassant souvent les limites communales.

## 10 La communauté urbaine, on s’y met ?

Êtes-vous favorable à la mise en place d’une communauté urbaine dans l’agglomération liégeoise ? Selon quelles modalités ?

### La position d’urbAgora

*L’agglomération liégeoise a raté sa fusion des communes. Il manque aujourd’hui une institution permettant de prendre des décisions et de donner des orientations à l’échelle de la ville morphologique. Les communes sont trop petites (même la ville de Liège) et la Région wallonne est souvent trop éloignée. La communauté urbaine devrait selon nous être fondée sur un organe législatif composé d’élus directs, à la proportionnelle, délibérant publiquement. Elle devrait permettre une rationalisation des trop nombreuses et trop opaques intercommunales qui constellent le paysage institutionnel liégeois.*

### La réponse du PS

Le PS liégeois, sous ma présidence, a fait inscrire dans le programme du PS la nécessité de légiférer en la matière. Ma préférence va au modèle français, la communauté urbaine étant composée d’élus indirects. Mais peu importe la structure : cette instance, qui doit cumuler les avantages de la Conférence des Bourgmestres et ceux du GRE, doit permettre l’élaboration d’un projet d’agglomération dans quelques domaines-clés : aménagement du territoire (habitat, commerce, zone de développement), promotion internationale, mobilité, grandes infrastructures, fiscalité, ...

Le projet durable d’agglomération devra être conçu de manière participative, à l’instar du Projet de Ville à Liège. Dans le schéma du PS, nous envisageons 3 communautés urbaines (Liège, Huy-Waremme et Verviers) qui, en fonction des enjeux et des matières, se coordonneront au niveau provincial. Pourquoi ? Parce que le territoire pertinent, c’est-à-dire le bassin de vie, recouvre +/- les limites des arrondissements (ex : le tram est un enjeu qui concerne le territoire du seul arrondissement de Liège). Par contre, dans certains domaines, il est intéressant de pouvoir coordonner l’action au niveau de la Province et atteindre la taille d’1 million d’habitants.

En synthèse, pour la Communauté Urbaine, nous souhaitons agir au niveau des arrondissements et nous coordonner au niveau de la Province.

### La réponse d’Écolo

ÉCOLO a depuis plus de dix ans dans son programme la réorganisation générale du territoire autour de communautés de communes – rurales et urbaines – correspondant aux bassins de vie, reconnues par décret comme outil privilégié de coopération et de gestion des intérêts supra-communaux et élus directement. Ce chaînon manque actuellement, ce qui explique très certainement pourquoi les projets urbains sont si rarement développés à la bonne échelle et au bon endroit. Cette restructuration devra faire l’objet d’une planification progressive, supprimera les provinces en redistribuant leurs outils, leur savoir faire et leur personnel au profit d’une réorganisation plus claire et d’une amélioration du service aux citoyennes et citoyens.

### La réponse du PC-GE

Le PC est favorable à la disparition des provinces, subsistance inadaptée de la Belgique pré-régionale. Dans le même temps, nous sommes favorables à l’émergence de structures de type « communautés urbaines » mieux adaptées aux bassins de population et aux bassins économiques afin d’arbitrer et d’organiser une série de problématiques locales qui dépassent le cadre communal, à savoir notamment : l’aménagement de l’espace et les transports urbains (notamment le tram et le REL) ; la gestion de l’habitat (notamment l’habitat social) ; les services d’intérêt collectif (eau, gestion des déchets, lutte contre la pollution de l’air et les nuisances sonores, ...) ; le développement

et l'aménagement économique, social et culturel : zones d'activité (par exemple le trilogiport), équipements divers (salle de spectacle, stade, patinoire, centres commerciaux, ...).

Partisans de la démocratie participative, nous prônons la présence dans ces structures à construire, outre des conseillers communaux des diverses communes, d'organisations citoyennes impliquées dans les diverses matières (et ce avec un certain pouvoir d'intervention). Le but est de coller au plus près aux réalités ce qui n'est pas toujours le cas des élus.

### **La réponse du CDH**

La cohérence territoriale nécessite aujourd'hui la création d'un nouveau cadre de planification entre l'échelle régionale et l'échelle communale. La mise en place d'une communauté d'agglomération est donc devenue une évidence. Nous en sommes convaincus et, à Liège, Michel Firket a provoqué depuis plusieurs années déjà la coopération et la fédération des élus en charge de l'urbanisme dans les communes de l'arrondissement. Leurs travaux ont fait émerger le PUM bien sûr, mais surtout une vraie convergence d'opinion (ce n'était pas forcément prévisible), une volonté collective et les prémisses d'une identité d'agglomération ; la conscience d'un territoire partagé et dépassant l'incohérence des limites communales. Il faudra aller plus loin encore et des modèles existent, notamment en France, pour avancer tout en se préoccupant de la multiplication des niveaux de pouvoir.

### **La réponse du MR**

La proposition que nous avons présentée fin avril s'inscrit parfaitement dans cette logique de supracommunalité et va même plus loin que la « communauté urbaine » au sens classique du terme : le MR est partisan d'une communauté urbaine à l'échelle de la Province. Dans le monde actuel, les communes doivent se regrouper sous une coupole de décision commune qui leur permettra d'élaborer des stratégies transversales ce dont elles ne sont pas capables actuellement. Une telle réforme passera également par une rationalisation des institutions para communales trop nombreuses. Ce centre de décision serait composé d'élus communaux.

Une telle structure représenterait donc un million d'habitants et permettrait d'élaborer des politiques transversales en matière de centres hospitaliers, de commerce, de tourisme, de mobilité et notamment le tram.

## Le débat continue !

Le débat continue en ligne sur <http://elections2009.urbagora.be/> où sont disponibles ces questions et réponses mais aussi des forums de discussion et très bientôt les vidéos du débat du 28 mai.

## urbAgora

L'association urbAgora, qui rassemble aujourd'hui une soixantaine de membres, a été fondée au mois de mars 2008 par une vingtaine de personnes soucieuses de l'aménagement urbain de Liège. La création d'urbAgora fait suite à la pétition<sup>5</sup> « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! » lancée en septembre 2007 pour demander une réorientation de la politique de mobilité en région liégeoise vers les transports en commun.

L'association a pour but de promouvoir le débat public sur les enjeux relatifs à l'urbanisme, à la mobilité, au logement et à l'aménagement du territoire dans l'agglomération liégeoise. Elle se veut un lieu ouvert et pluraliste de réflexion, d'information, de confrontation des points de vue et de proposition.

L'association promeut l'équilibre des fonctions urbaines et le rôle métropolitain de Liège. Elle œuvre à la réduction de la dépendance à la voiture individuelle et au respect de l'environnement et du paysage urbain, notamment en appuyant le développement des circulations lentes et des transports en commun, l'aménagement d'espaces publics et d'espaces verts ainsi qu'en favorisant l'éco-construction et l'éco-rénovation de logements de qualité et la promotion des énergies propres et renouvelables. À ce titre, elle identifie l'étalement urbain comme une menace sérieuse.

Consciente des profondes implications sociales des choix urbains, l'association promeut un urbanisme basé sur la mixité des fonctions et l'intégration de tous à la vie de la cité. Elle soutient toute mesure urbaine susceptible de réduire la précarité, notamment via un dense réseau de services publics, une attention particulière à la question du logement ainsi qu'à l'accès du plus grand nombre à un emploi adapté et proche.

L'association promeut l'intervention des citoyens dans les décisions publiques ainsi que, à l'échelle de l'agglomération urbaine, la constitution d'une institution politique dotée d'une instance élue délibérant publiquement.

## Nous contacter

- Via notre site web : <http://urbagora.be/contact/> ;
- Par e-mail : [secretariat@urbagora.be](mailto:secretariat@urbagora.be) ;
- Par téléphone : 04 265 60 86 (sans garantie de présence : l'association est uniquement composée de bénévoles) ;
- Par courrier : Le siège social de l'association est établi Rue Pierreuse 19/21, 4000 à Liège (nous sommes aimablement accueillis par l'asbl Barricade<sup>6</sup>).

<sup>5</sup>[http://petitions.agora.eu.org/tram\\_vs\\_chb/index.html](http://petitions.agora.eu.org/tram_vs_chb/index.html)

<sup>6</sup><http://www.barricade.be/>