



Place du Marché, 2
4000 LIEGE
Secrétariat communal
Agent traitant : ESTE Vinciane
Tél : 04/221.80.56

SEANCE DU CONSEIL COMMUNAL
DU 26 MARS 2024

ADDENDUM

M. le Bourgmestre

- A.D.151.1** Motion : Plutôt qu'un « Busway », Liège a besoin d'une deuxième ligne de tram, entre Ans et Chênée.
Point inscrit à l'ordre du jour à la demande de M. François SCHREUER, Conseiller communal.
- A.D.151.2** Motion : Un axe cyclable en site propre le long de la première ligne de tram est indispensable.
Point inscrit à l'ordre du jour à la demande de M. François SCHREUER, Conseiller communal.
- A.D.151.3** Motion : Pour une réponse aux difficultés des centres d'archives privées.
Point inscrit à l'ordre du jour à la demande de M. François SCHREUER, Conseiller communal.
- A.D.151.4** Motion visant au maintien de l'ouverture des bâtiments et des guichets dans les gares.
Point inscrit à l'ordre du jour à la demande de M. Benoît BOUCHAT, Conseiller communal.

Mme l'Echevine DEFRAIGNE

- A.D.151.5** Motion : Vente d'éléments du patrimoine communal : pour des appels à projet et contre les logiques de spéculation.
Point inscrit à l'ordre du jour à la demande de M. François SCHREUER, Mme Elena CHANE-ALUNE et M. Benoît BOUCHAT, Conseillers communaux.

Le Bourgmestre,

Willy DEMEYER



Plutôt qu'un « Busway », Liège a besoin d'une deuxième ligne de tram, entre Ans et Chênée

Motion présentée par François Schreuer, conseiller communal

Conseil communal du 11 septembre 2023

Considérant l'étude « Sémaly-Transitec » qui a, dès le début de ce siècle, souligné l'importance déterminante pour Liège de disposer d'au moins deux axes transversaux de transport public structurant ;

Considérant l'étude « Transurbaine » qui, en 2011, a notamment mis en lumière le très important potentiel de développement urbain que pourrait avoir une ligne de tramway reliant Ans à Chênée, complétée de plusieurs barreaux vers Bavière et Bressoux, vers Chênée et entre les places Leman et Georges-Ista ;

Considérant que le TEC a présenté le projet d'une ligne de Bus à haut de service (BHNS) sur cet axe, sous le label commercial « Busway », qui fait actuellement l'objet d'une étude de ses incidences sur l'environnement ;

Considérant que la demande de mobilité sur cet axe justifie d'ores et déjà le recours au tramway,

Considérant que si la « vision FAST » défendue par le gouvernement wallon se concrétise, il faudra multiplier par un facteur de 2,5 la part modale du transport urbain à l'horizon 2030 à l'échelle de la Région ; considérant que cette même vision FAST prévoit que l'effort devra être plus intense encore dans les grandes agglomérations ;

Considérant que dans un réseau où la plupart des bus sont déjà remplis voire très remplis à l'heure de pointe, la réalisation de cet objectif ne sera pas possible sans une augmentation très conséquente de l'offre ;

Considérant que plusieurs dizaines de projets urbains, en cours ou à venir, sont situés le long de cet axe, totalisant plus de 10.000 nouveaux logements potentiels, mais également des équipements de service public et privé, des bureaux et d'autres développements urbains susceptibles d'augmenter fortement la demande de mobilité ;

Considérant qu'il est particulièrement souhaitable que ces projets urbains soient, dès leur conception, tournés vers les mobilités alternatives plutôt que vers la voiture ;

Considérant qu'on attrape pas des mouches avec du vinaigre et que, dès lors, pour parvenir à cet objectif, il est nécessaire d'annoncer, le plus tôt possible, une ambition forte en matière de transport public sur cet axe ;

Considérant la nécessité de résorber les deux dernières autoroutes urbaines liégeoises, que sont la « percée » reliant Burenville au Cadran, et le bien nommé « Boulevard de l'automobile », entre Natalis et Grosses Battes, mais également le Quai des Ardennes, la rue de la Station, la place Saint-Nicolas et d'autres lieux ; considérant que le tramway est, de très loin, le plus à même de favoriser la réussite de cette ambition ;

Considérant, eu égard à ce qui précède, qu'il peut être considéré comme acquis que le BHNS, dont la version la plus capacitaire (2400 usagers par heure et par sens) ne suffira pas à répondre à la demande et que la nécessité d'une ligne de tram sur cet axe s'imposera donc à brève échéance ; considérant par conséquent que le risque est élevé, si le projet « Busway » voit le jour en l'état, de devoir faire des travaux à deux reprises sur cet axe dans un délai de quelques années, une fois pour le bus, une seconde fois pour le tram, avec toutes les nuisances qui s'ensuivront pour les habitants et le gaspillage de moyens publics que cela entraînera ;

Considérant en outre les nombreux avantages que procurera le choix de la même technologie (interopérabilité) sur les deux principaux axes du réseau métropolitain, tant pour les usagers (possibilité de lignes empruntant une partie de chacun des deux axes) que pour l'exploitant ;

Considérant que si le coût d'investissement du tram est plus élevé, son coût d'exploitation par passager transporté est sensiblement moindre ;

Considérant que la « tramification » d'un axe BHNS n'a jamais été réalisée et que, en tout état de cause, celle-ci serait délicate et coûteuse, sauf à adapter, dès sa conception, le tracé du BHNS pour rendre cette conversion possible, en veillant à ce que ce tracé présente des rayons de giration et des pentes compatibles avec le passage futur du tram, prévoie des arrêts rectilignes et longs de quarante mètres et soit dégagé des impétrants selon les standards en usage pour le tram ; considérant cependant que la prise en compte de ces critères alourdirait de façon conséquente le coût du BHNS ;

Considérant que le tram offre des performances nettement supérieures au BHNS, non seulement sur le plan de sa capacité, mais également sur le plan du confort et de sa vitesse commerciale, sensiblement plus élevée ;

Considérant dès lors qu'il est souhaitable d'envisager dès à présent le recours au tram sur l'axe de la Transurbaine ;

Le Conseil communal :

Demande au gouvernement wallon de faire étudier dès à présent la possibilité de réaliser directement une ligne de tram sur l'axe de la Transurbaine, plutôt qu'un « Busway », de façon à faciliter la prise en considération de cette possibilité dans le cadre de la formation du prochain gouvernement wallon, à l'été 2024,

Demande au gouvernement wallon de veiller à ce que l'assiette d'une éventuelle ligne « Busway » sur l'axe de la Transurbaine soit facilement convertible en tram et par conséquent présente des rayons de giration et des pentes compatibles avec le passage futur du tram, prévoie des arrêts rectilignes et longs de quarante mètres et soit dégagé des impétrants selon les standards en usage pour le tram.



**Un axe cyclable en site propre
le long de la première ligne de tram
est indispensable**

Proposition de motion
Conseil communal du 27 novembre 2023

Considérant que la Région s'est engagée, lors du lancement du projet du tram, à réaliser un itinéraire cyclable continu en site propre le long de cet axe.

Considérant que tous les exemples internationaux démontrent que c'est la disponibilité d'infrastructures cyclables en site propre de qualité qui permet l'envolée de la pratique du vélo dans une ville.

Considérant les considérables problèmes de mobilité que connaît aujourd'hui le centre de Liège.

Considérant que le développement du vélo est de nature à améliorer sensiblement cette situation.

Considérant que de nombreuses personnes, à Liège, renoncent à l'usage du vélo en raison des conditions de sécurité défaillantes.

Considérant qu'il est prévu, dans le permis unique du tram, que la « piste des bus », entre Blondin et Hazinelle, devienne un axe cyclable structurant.

Considérant que ce futur axe central de la mobilité douce à Liège ne pourra donner sa pleine utilité que s'il est correctement connecté, en aval et en amont, a minima s'il s'inscrit dans une connexion de très bonne qualité entre Guillemins et Saint-Lambert.

Considérant, dans cette optique, que la continuité de l'itinéraire jusqu'à la place Saint-Lambert et au-delà est indispensable.

Considérant que la Région a négligé cette évidence dans l'aménagement qu'elle est en train de finaliser rue Joffre.

Considérant qu'il apparaît à présent que le chantier du tram va entraîner la suppression des pistes cyclables sur le Boulevard de la Sauvenière, entre Opéra et Lonhienne — et leur remplacement probable par des espaces partagés ou des « rues cyclables » dont l'expérience n'est pas probante.

Considérant cependant que le permis délivré pour le tram ne prévoyait pas la suppression de cette piste cyclable.

Considérant qu'il s'agit d'un nouveau coup de canif dans les engagements pris par la Région.

Considérant enfin que ce tronçon relève d'un itinéraire cyclable structurant parmi les six du Plan communal cyclable adopté en 2011 et ayant bénéficié de 4,5 millions d'investissement, que la dernière Déclaration de politique communale s'était engagée à finaliser (et non à détruire).

Le Conseil communal :

— Demande au Collège de prendre toutes les mesures adéquates, y compris judiciaires si besoin, pour préserver les pistes cyclables existantes sur le Boulevard de la Sauvenière ;

— Enjoint tout fonctionnaire communal qui serait concerté par la Région sur ces enjeux à refuser catégoriquement tout recul en matière d'aménagement cyclable et à s'opposer à la logique de la mixité cyclo-pédestre qui organise une concurrence délétère entre usagers actifs ;

— Demande l'ouverture d'une concertation entre Ville, Région, OTW et associations d'usagers afin de définir rapidement une feuille de route permettant la concrétisation des engagements pris et la réalisation d'un itinéraire cyclable continu dans le centre-ville, entre la place des Déportés et Hazinelle via la place Saint-Lambert et l'Opéra ;

— Demande, quoi qu'il advienne du débat sur le Boulevard de la Sauvenière, que des itinéraires cyclables structurants soient prévus dans le cadre de la rénovation des places de l'hypercentre, au minimum entre Darchis et XX-Août via Saint-Paul et Cathédrale et entre Lonhienne et Opéra via Xavier-Neuveau.



Pour une réponse aux difficultés des centres d'archives privées

Motion présentée par François Schreuer, conseiller communal

Conseil communal du 19 février 2024

Considérant la présence, en région liégeoise, de plusieurs centres d'archives privées dont le travail est largement reconnu,

Considérant que ce travail est complémentaire à celui des Archives de l'État,

Considérant les difficultés que ces centres d'archives rencontrent à remplir leurs missions et notamment à trouver des espaces de stockage adaptés,

Considérant la lettre ouverte que l'Association des Archivistes Francophones de Belgique (AAFB) vient d'adresser au gouvernement de la Fédération Wallonie-Bruxelles pour alerter sur la situation très difficile des centres d'archives privées,

Considérant que de nombreuses archives conservées dans ces centres — notamment parce qu'elles touchent à l'histoire sociale, économique ou culturelle de notre région — présentent un intérêt communal,

Considérant, plus largement, l'importance démocratique pour toute société de faire vivre sa mémoire et, partant, de disposer d'archives,

Le Conseil communal :

Sollicite l'asbl Liège Métropole afin qu'elle planche sur une solution métropolitaine permettant de garantir dans la durée l'action des centres d'archives privées.

Motion visant au maintien de l'ouverture des bâtiments et des guichets dans les gares

Le Conseil communal :

Considérant la mission de service public de la SNCB assignée à la SNCB par son contrat de gestion ;

Considérant la vision FAST 2030 qui prévoit notamment la progression de la part modale du ferroviaire du 9% à 15% à l'horizon 2030 ;

Vu la volonté affichée dans le Plan urbain de Mobilité de développer le réseau structurant et l'intermodalité en région liégeoise ;

Vu la décision du Conseil d'Administration de la SNCB datant du 27 novembre 2020 et du 9 février 2021 de fermer 44 guichets ayant entraîné la fermeture des bâtiments de la gare d'Ans ;

Vu l'annonce de la SNCB ce 12 janvier 2024, de réduire les horaires d'une soixantaine de gares en Belgique dont celles de Huy et Waremme ;

Considérant le déficit d'offre de mobilité douce dans les zones péri-urbaines et rurales et, de ce fait, l'importance accrue de disposer d'une offre ferroviaire ;

Considérant l'impact de la fermeture et de la réduction des horaires des guichets sur les navetteurs et toutes les personnes se rendant à Liège ;

Considérant que cet impact est particulièrement ressenti par les personnes âgées et le public scolaire ;

Considérant que ces fermetures renforcent la fracture numérique et l'insécurité ;

Considérant l'importance de préserver les gares comme lieu de vie ;

Considérant les réactions des organisations syndicales, des associations représentatives des usagers et des citoyens ;

Considérant l'absence de concertation préalable avec les autorités communales ;

Considérant que les gares de Liège-Guillemins et Liège-Saint-Lambert sont des gares d'importance avec respectivement 21.313 et 2.999 montées par jour en semaine semaine en 2023 ;

Considérant la présence essentielle d'une personne dans les infrastructures d'une gare (lieu public) pour donner les premiers secours en cas d'accident ou de malaise d'un navetteur ;

Considérant que la fermeture des bâtiments et des guichets déshumanise un service qui se veut public ;

Le Conseil communal décide :

- De renouveler auprès de la SNCB sa volonté de développer le réseau ferroviaire structurant et l'intermodalité ;
- De rappeler à la SNCB son objectif de maintien du service public et de l'offre ferrée dans les zones péri-urbaines et rurales ;
- De demander que la décision prise par la SNCB concernant la la fermeture des bâtiments et la réduction des horaires des guichets soit réévaluée ;
- De veiller à préserver les gares comme lieu de vie ;
- De transmettre la présente délibération au Conseil d'Administration de la SNCB ainsi qu'aux Ministres fédéral et régional de tutelle.

Vente d'éléments du patrimoine communal : pour des appels à projet et contre les logiques de spéculation

Motion présentée par François Schreuer, Elena Chane-Alune et Benoit Bouchat,
conseillers communaux

Conseil communal du 11 septembre 2023

Considérant que la Ville de Liège se défait régulièrement d'immeubles, notamment pour répondre aux exigences de son pouvoir de tutelle,

Considérant que quand ces transactions ont lieu via des ventes aux enchères, le critère financier est le seul à prévaloir,

Considérant que les ventes aux enchères sont de nature à pousser les prix vers le haut et participent dès lors à une logique de spéculation foncière dont les effets à longs termes sont délétères pour le droit au logement, pour la possibilité même de maintenir certaines activités à caractère social ou culturel et donc finalement pour la Ville elle-même,

Considérant qu'il est de plus en plus difficile, à Liège, de trouver des logements de qualité à prix décents,

Considérant que l'action des opérateurs agissant pour le droit au logement des personnes les plus précaires se heurte aujourd'hui frontalement à une difficulté d'accès au foncier,

Considérant par ailleurs que des associations et collectifs, en grand nombre, portent des projets sociaux et culturels de grande qualité qui jouent un rôle déterminant dans l'inclusion sociale et le bonheur qu'il y a à vivre à Liège,

Considérant cependant que bon nombre de ces projets éprouvent de grandes difficultés à trouver des espaces adaptés à leurs besoins,

Considérant que les difficultés de ces différentes structures sont en train de s'accroître de façon préoccupante, en raison de l'augmentation considérable des taux d'intérêt et des coûts de la construction que l'on observe pour le moment,

Considérant que cette situation n'est pas sans conséquence sur la viabilité de nombreux projets et sur la possibilité d'en faire naître de nouveaux,

Considérant que nos quartiers ont vitalemment besoin tant de logements accessibles que d'activités sociales et culturelles inclusives,

Considérant que certains bâtiments vendus par la Ville seraient particulièrement adaptés, par leur localisation ou la disposition de leurs espaces, aux fonctions évoquées ici,

Considérant que de nombreuses personnes sont depuis des années sur les listes d'attente pour le logement social,

Considérant enfin que la Ville n'est plus en mesure de répondre aux besoins de locaux du monde associatif,

Le Conseil communal :

Demande au Collège communal de privilégier désormais, lorsqu'il est question de vendre un bâtiment offrant des possibilités d'usage comme logement ou comme espace associatif, social, culturel ou créatif, le recours à des appels à projets plutôt qu'à des ventes aux enchères. Ces appels à projets pourraient reposer sur le principe d'un prix déterminé à un niveau raisonnable et donc anti-spéculatif. La mise en concurrence des opérateurs candidats se ferait, devant un jury, sur la qualité, la pertinence, le sérieux de leurs projets, mais aussi sur un conventionnement visant à limiter le montant des loyers qu'ils seraient, le cas échéant, autorisés à demander.