

Au Collège communal de LIÈGE.

Remarque : la note « demande de permis, rapport urbanistique » de la DGO1 fait 133 pages (dont 79 pages de photos et 14 pages du rapport Transitec, sans les pages de garde).

Mes remarques sont les suivantes :

#### **A. L'annonce de l'enquête publique aux riverains :**

La Ville de Liège devait annoncer l'enquête publique par courrier aux riverains propriétaires dans un rayon de 50 m à partir des limites du projet.

« Propriétaires » car la lettre leur demande de prévenir leurs éventuels locataires. C'est donc que ces propriétaires n'habitent pas nécessairement tous dans la zone concernée par le projet et son enquête.

La première lettre a été écrite le 16.10.2017, postée le 17.10.2017, et est arrivée le 18.10.2017.

Elle comportait un document annexe où les dates de l'enquête n'étaient pas mentionnées.

Suite à la réaction de quelques administrés, une deuxième lettre a été écrite et postée le 20.10.2017, déposée dans les boîtes le 23.10.2017 mais elle ne contenait pas l'annexe avec les détails de l'enquête et ses dates.

La troisième lettre modificative avec un autre texte, datée aussi du 20.10.2017, a été postée le 26.10.2017 et est arrivée le lendemain 27.10.2017 avec, enfin, l'annexe complète.

Toujours est-il que l'annonce complète qu'une enquête publique allait commencer le 23.10.2017 n'est arrivée plus tard chez les propriétaires de la zone, qu'à la fin de cette semaine.

Mais la date de la fin de l'enquête publique n'en a pas été retardée pour autant. On dira évidemment qu'il y a eu des affiches jaunes dans le quartier.

Ces affiches ont été apposées seulement le jeudi 19.10.2017 en fin d'après-midi.

À cause du retard des courriers d'avis, certains riverains propriétaires n'habitant pas le quartier, n'ont pas pu être prévenus à temps du lancement de cette enquête publique.

Outre le fait qu'on peut se poser des questions sur la bonne utilisation des fonds publics pour une telle opération répétitive d'envois successifs, il est douteux que la loi ait été respectée en tout point par l'administration.

Enfin, en examinant le fichier « Demande de permis et rapport urbanistique » téléchargé le 02.11.2017 sur le site de la Ville de Liège, nous ne savons pas à quelle

date exacte la demande de permis a été introduite puisque l'annexe 20 n'est ni datée ni signée, ainsi d'ailleurs que la notice d'évaluation des incidences sur l'environnement ni aucun document PDF présenté sur le site de la Commune.

Nous voyons quelques dates dans le cartouche du plan-terrier et dans la note introductive de la demande de permis, qui nous indiquent que la dernière version de ce plan est du 30.08.2017 et une des versions date du 31.05.2017.

C'est peut-être la version qui a été introduite ce jour-là avec la demande de permis pour la déposer avant l'entrée en vigueur du CoDT le 01.06.2017 ?

Le dossier ne devait donc pas être introduit sous le régime du CWATUP mais bien sous celui du CoDT.

Si l'enquête publique a démarré le 23.10.2017, la procédure de composition de la demande et de l'examen du projet devrait se faire en fonction du CoDT et non pas du CWATUP comme l'indique M. AYDOGDU dans l'annexe 20-Formulaire J, page 1 de la partie 1 de ce fichier « Demande de permis et rapport urbanistique ».

Le dossier aurait dû être précédé de l'annexe 8 du CoDT (travaux techniques) et déposé quand les éléments du dossier auraient tous été prêts.

Si ce dossier a quand-même été introduit par la DGO1 avant la date du 01.06.2017, il aurait donc fait l'objet d'une série de modifications successives, jusqu'au 30.08.2017, déposées dans le dossier après son introduction.

On peut légitimement se demander pourquoi la DGO1 a agi ainsi.

Qu'est-ce qu'il y a de différent dans le CoDT par rapport au CWATUP et qui serait particulièrement gênant pour le traitement du projet, au point de générer une telle attitude qui ne devrait pas être de mise de la part d'un service public bien « gouverné » ?

Et pourquoi la Ville fournit-elle pour l'enquête, des scans de documents qui ne sont pas les copies des originaux déposés ?

Enfin si, de son côté, la DGO1 a disposé de plus de 3 mois pour modifier les documents de son dossier introduit, peut-on présumer, par simple équité démocratique, que le citoyen disposera aussi de 3 mois supplémentaires pour ajouter des remarques à celles qu'il aura déposées avant la fin du délai de l'enquête publique ?

## **B. La limitation du périmètre d'enquête :**

Nous nous trouvons devant un projet qui, par sa configuration centrale dans la distribution des voiries urbaines concernées, impacterait lourdement tous les habitants d'un quartier dense d'environ 18.000 personnes, où se trouvent aussi de nombreux commerces, entreprises, travailleurs et indépendants qui tentent de survivre dans la conjoncture actuelle pour pouvoir continuer à payer leurs taxes et impôts.

Bien qu'il soit légal de ne consulter que des propriétaires riverains dans un rayon de 50 m à partir des limites du projet, ce n'est pas l'indice d'une bonne gouvernance communale que de restreindre la consultation officielle uniquement à ces propriétaires riverains.

Ceci aurait dû être fait largement en amont du dépôt de la demande de permis, au stade d'un avant-projet qui aurait permis de limiter les coûts des éventuelles modifications à venir, suite aux remarques de l'enquête publique.

Mais cela pourrait de toute façon encore être fait à l'initiative du pouvoir politique de la Ville de Liège, à condition d'organiser un moratoire de large consultation préliminaire, après que la DGO1 ait retiré momentanément sa demande de permis.

Ou encore que le projet passe par une phase d'étude des incidences sur l'environnement, et ce serait la première raison d'en faire une.

D'autres raisons d'instruire une étude des incidences sur l'environnement se trouvent développées *infra*.

Dans la notice d'évaluation de l'incidence sur l'environnement, on trouve la phrase suivante :

« L'avis du comité de riverains a également été pris en compte afin de pallier à tout manquement. ».

Si l'avis de quelques personnes du quartier a peut-être été demandé, il ne s'agissait certainement pas de « comité de riverains ».

En tout cas, ces personnes n'ont eu aucun appui technique pour aller discuter au même niveau que les « spécialistes » du groupe de travail.

D'après des échos que j'ai eus, ils avaient tout juste le droit d'écouter ce que les « spécialistes » leur disaient, comme si c'était déjà emballé-pesé sans possibilité de discussion ou de modification.

C'était pourtant une de mes demandes envers la Ville de Liège lors de la réunion d'installation du 07.03.2016, que les comités de quartier (CQSW et Citadelle-Environnement) puissent recevoir une aide spécifique et professionnelle **indépendante**, afin d'aller à la discussion constructive avec des moyens qu'elles n'ont ordinairement pas.

Cela n'a pas été le cas, malgré les promesses d'aide du Bourgmestre DEMEYER. D'ailleurs, peut-être même n'y avait-il dans les interlocuteurs de la DGO1 pour le quartier, qu'une seule personne qui était véritablement « riveraine » du projet, au sens de la législation.

Les autres, certainement pas.

De son côté, Citadelle-Environnement n'avait mandaté personne pour aller discuter en son nom.

Lorsque le 07.11.2016, j'ai envoyé un mail à la DGO1 avec ses documents annexes (en annexe), il n'y a eu aucune suite à ma proposition de rencontre au niveau technique.

Pourtant, on aurait pu aborder les différents aspects du problème insuffisamment pris en compte qu'il faut maintenant relever tardivement au stade d'une enquête publique fort courte.

Je rappelle incidemment qu'à l'occasion de la discussion et de la présentation du plan de mobilité de 2007, une large consultation avait été organisée par la Ville de Liège.

Dix ans plus tard, tout se passe comme si la Ville avait abandonné en rase campagne ses prérogatives locales à l'administration régionale, négligeant inexplicablement ses administrés et les professionnels locaux.

Tout ceci risque évidemment d'avoir des conséquences sur la confiance que porteraient par la suite, les habitants du quartier dans leurs représentants politiques actuels.

Ce n'est certainement pas là un indice de bonne gouvernance dont tous les partis semblent se targuer maintenant.

### **C. La limitation du périmètre d'étude :**

On n'a peut-être pas assez rappelé que le quartier est englobé dans une dynamique plus large que le périmètre d'étude envisagé pour le projet DGO1 actuel.

Il y a les circulations de transit entre la ville et sa périphérie.

Il y a les circulations qui sont générées par le CHR, là où il a été malencontreusement placé par une ancienne décision politique irresponsable sur le site imprenable d'une Citadelle.

Il y a enfin les circulations propres au quartier étendu et à son centre commercial.

Nous savons tous depuis longtemps qu'une solution viable ne viendra pas seulement d'un aménagement sur une partie étriquée de la zone.

On se rappellera cet éditorial paru en début 2006 dans le journal n°3 du CQSW, qui posait particulièrement bien le problème des prémices indispensables à un travail sur la mobilité dans le quartier étendu, compte tenu des besoins du CHR :

*«La mobilité dans le quartier de Sainte-Walburge :*

*est-ce que ça avance ?*

*Oui, ça bouge maintenant depuis le mois d'octobre 2005 à cause des rues bloquées.*

*C'est un paradoxe !*

*Mais pendant ce temps, la circulation reste (souvent) à l'arrêt.*

*Vous vous rappellerez certainement la soirée d'information du quartier organisée le 21 juin 2005 par le Comité «Faubourg Walburgis» au Cercle Sainte-Walburge.*

*De nombreuses personnes ont répondu à l'invitation pour entendre les dernières nouvelles du front, pour pouvoir donner leur avis et pour poser enfin les questions qui leur brûlaient les lèvres.*

*La cellule «mobilité» y a exposé ses connaissances (très limitées) des mystérieuses intentions qui bruissaient dans les couloirs des chancelleries inaccessibles.*

*Nous avons d'ailleurs essayé difficilement de glaner des informations éparses qui ne sont même pas venues spontanément, malgré nos demandes répétées.*

*C'était aussi l'occasion de rappeler les grands principes qui sous-tendent depuis toujours notre réflexion constructive :*

- *la recherche d'une solution globale cohérente pour l'ensemble du quartier ;*
- *la justification de cette solution par une balance favorable entre les avantages et les inconvénients ;*
- *la concertation préalable avec les habitants et les associations représentatives du quartier ;*
- *l'application provisoire de la solution à titre d'essai à des dates choisies de commun accord ;*
- *l'évaluation de l'essai en collaboration avec les associations représentatives du quartier.*

*En conclusion :*

*faut-il démolir l'hôpital (pour accéder au quartier) ?*

*Devrait-on démolir le quartier (pour accéder à l'hôpital) ?*

*Tout le monde ira-t-il à pied, à cheval ou en bus ?*

*Aucune de ces questions ne donnera évidemment la réponse attendue.*

*Il faut donc réfléchir sans plus tarder, à l'ensemble des aménagements nécessaires pour éviter les énormes gaspillages de temps et d'énergie subis par les usagers, les travailleurs, les commerçants et les habitants du quartier, sans parler des problèmes de pollution et d'insécurité que génèrent ces problèmes de circulation débridée ou parfois d'immobilisme désespérant.*

*Ajoutons-y également les dangers que courent les passagers involontaires des ambulances dont les convoyeurs se lancent parfois dans des itinéraires auto-bloquants en se fiant à leur sésame bruyant et lumineux, ce qui ne marche pas dans tous les cas.*

*Comme nous le répétons depuis plusieurs années, tout cela ne peut se résoudre que par **l'élaboration d'un plan global de mobilité sur l'ensemble du quartier, en incluant ses entrées et sorties.***

*Il faut minimiser les nuisances et maximiser les avantages pour tous en portant son intérêt sur les composantes et sur les types d'usagers de ce quartier afin de le rendre plus intéressant, plus calme et plus convivial encore.*

*C'est pourquoi votre Comité de quartier a lancé fin juin 2005 un appel pressant aux Autorités communales de manière à relancer la concertation et le dialogue que les commerçants avaient déjà entamés voici plus de 10 ans avec 4 échevinats de la Ville.*

*Cela n'a pas donné un effet immédiat.*

*Les quelques mois qui ont suivi ont vu se réaliser des travaux dans les environs de l'hôpital au Boulevard*

*du XII<sup>e</sup> de Ligne, mais uniquement à l'initiative des TEC et du CHR, et sans concertation avec les habitants du quartier ni forcément avec le Comité.*

*Ces travaux ont abouti à modifier radicalement la circulation sur le Boulevard et sur le Chemin de la Citadelle.*

*Dès la fin de ces travaux, on a assisté à la mise en sens unique de la rue de la Chaîne et de la rue Général Collins (octobre 2005).*

*C'était en fait l'application d'une décision lointaine du Conseil communal à la demande des habitants de ces deux rues qui craignaient pour leur sécurité.*

*Mais toutes ces modifications ont été faites à nouveau sans concertation avec les habitants et les usagers du reste du quartier, sans envisager l'ensemble des circulations dans toutes les rues avoisinantes.*

*Du coup, les problèmes, qui étaient déjà graves, sont devenus absolument terribles et récurrents.*

*On peut dire que le mois d'octobre 2005 a été fertile en rebondissements.*

*Le CHR, qui a constaté les résultats de cette mise en sens unique de deux rues importantes pour son accessibilité, a réagi en écrivant au Bourgmestre pour l'avertir des risques encourus par leurs véhicules d'urgence bloqués dans des embouteillages monstres (14 octobre 2005).*

*Il faut dire aussi que la majorité de son personnel et des patients étaient arrivés en retard ce jour-là (10 octobre 2005).*

*Des articles de journaux ont commencé à parler de cette situation impossible, photos à l'appui. Le Bourgmestre a rapidement annulé les sens uniques mais des habitants ont réagi en bloquant la rue de la Chaîne !*

*C'était la valse des panneaux placés puis enlevés puis replacés, etc... On ne savait plus à quel sens se vouer.*

*Finalemnt, le 20 octobre 2005, le Cabinet du Bourgmestre a convoqué le Comité Faubourg Walburgis avec des habitants des rues concernées par les mises en sens unique.*

*Le message initial est finalement passé : **la concertation préalable s'avère indispensable, ainsi que la nécessité de réfléchir sur une solution globale cohérente.***

*Mais il a malheureusement fallu une situation de crise grave pour y arriver et c'est dommage. On peut regretter le manque d'écoute qui a débouché sur une longue perte de temps et un pénible gaspillage d'énergie.*

*Cela a causé dans le quartier d'incontestables dégâts humains qui seront difficiles à rattraper.*

*A la fin du mois d'octobre et durant le mois de novembre de l'année passée, plusieurs réunions ont eu lieu avec le chef de Cabinet du Bourgmestre et son conseiller en mobilité.*

*La cellule «mobilité» et quelques habitants particulièrement concernés ont dégagé des pistes de réflexion pour des propositions de réaménagements des circulations, des parkings, des trajets et arrêts des transports en communs, ainsi que des cheminements piétons.*

*Le but était de laisser passer tout le monde le mieux possible en diminuant globalement les nuisances.*

*Vu ce qui s'est passé récemment, il est clair à présent que ce n'est pas en se limitant à des actions ciblées sur l'une ou l'autre rue que tous les problèmes vont se résoudre.*

*Les principes énoncés lors de la soirée d'information du 21 juin 2005 ont donc guidé les propositions qui se trouvent maintenant dans les mains du Bourgmestre.*

*Celui-ci vient de poursuivre l'action en décidant de convoquer une réunion générale qui mettra autour d'une table le Comité et les habitants du quartier avec les représentants de la Ville, du TEC et du CHR pour commencer la concertation (24 janvier 2006).*

*Ce qu'il en adviendra vous sera conté dans les prochains épisodes de cette histoire à suivre... A l'occasion, appel est fait à tous ceux qui désirent participer à la réflexion globale et qui veulent émettre leurs idées constructives.*

*Contactez le Président du Comité, votre quartier a besoin de vous ! »*

J'espère qu'on saisit bien toute la différence entre la procédure de concertation décrite ci-dessus en 2006 et ce qui est en train de se passer avec le projet DGO1.

Inutile de dire qu'avec lui, il n'y aura pas d'essai.

C'est à prendre (et pas à laisser).

On fera le compte des choses qui ne vont pas, plus tard.

Trop tard ?

Lors de la réunion d'installation du processus d'étude des aménagements par la DGO1, le 07.03.2016 à la Violette devant tous les représentants des administrations publiques et du quartier, j'ai rappelé cet épisode de 2005 au Bourgmestre DEMEYER pour lui demander si la Ville allait prendre en charge l'étude concomitante de ce qui ne se trouvait pas dans le périmètre limité du projet imparti à la DGO1.

Le Bourgmestre a déclaré que ce serait le cas.

Malheureusement, le projet tel que déposé amène à conclure que cela n'a vraiment pas été le cas.

Si la Ville de Liège a été mêlée aux discussions par l'intermédiaire de l'un ou l'autre de ses fonctionnaires techniques, il est évident que l'aspect global des choses n'a pas prévalu.

La délimitation soigneusement ciblée de la zone d'intervention dans ce périmètre défini *a minima* par la DGO1, lui permet évidemment de ne pas envisager certaines parties critiques et importantes de l'étude comme par exemple,

- 1. le positionnement supplémentaire d'un parking de délestage nord**, dévolu spécifiquement au CHR, aux alentours du rond-point Jean-de-Wilde/Fosse-Crahay, qui permettrait d'empêcher les véhicules privés de venir saturer les rues du centre du quartier et des alentours du CHR.

Pourtant, le SPW est propriétaire du terrain situé sur le début de la zone réservée à une liaison E313/CHR au Plan de secteur.

Comme il est dit dans la note urbanistique de la DGO1, le CHR a été mêlé aux discussions à propos de ces modifications.

Or dans le même temps, le CHR présentait son Masterplan dans lequel il prévoyait la possibilité de créer un parking de délestage à cet endroit comme on le voit sur le schéma ci-dessous.





Comme collaboration entre services publics, on aurait déjà vu mieux mais justement... cet endroit est en dehors de la zone d'intervention de la DGO1 ! C'est pourquoi le sujet n'est même pas abordé.

On peut également penser à une retenue volontaire de ce service, dans la mesure où le Plan de secteur prévoit toujours la réservation de la liaison CHR/E313.

Ça pourrait peut-être servir si le projet présenté actuellement ne marche pas bien.

Cependant, il est évident que les débits sur lesquels se baseraient les décisions d'aménagement des voiries (pour autant qu'il y ait eu une relation de cause à effet dont nous ne savons rien dans la notice déposée par la DGO1), seraient largement influencés par l'implantation d'un parking de délestage supplémentaire, puisque tout le monde s'accorde à dire que celui qui est en construction est trop petit.

Et de toute façon, il n'est pas réservé uniquement aux véhicules des personnes qui fréquentent l'hôpital ou qui y travaillent.

Faute d'y trouver une place libre, et pas trop chère (aucun renseignement n'est disponible là-dessus), les gens continueront donc à pénétrer imprudemment dans le quartier en auto, sans avoir connaissance de sa congestion éventuelle ni des possibilités réelles de parkings autour du CHR.

Ce travail de réflexion globale devrait passer par une étude des incidences sur l'environnement, au cours de laquelle on pourrait enfin savoir comment la SRWT et le CHR envisagent le fonctionnement de leurs parkings respectifs et des lignes de bus qui y seraient associées.

Quitte à conclure qu'il serait important de prévoir un parking de délestage supplémentaire au nord de la zone.



Évidemment, si la SRWT a été mêlée aux discussions préliminaires du projet DGO1, on peut comprendre qu'elle n'aurait pas été enthousiaste à accepter une concurrence directe, proche de son parking P+R sur lequel nous n'avons aujourd'hui aucun renseignement.

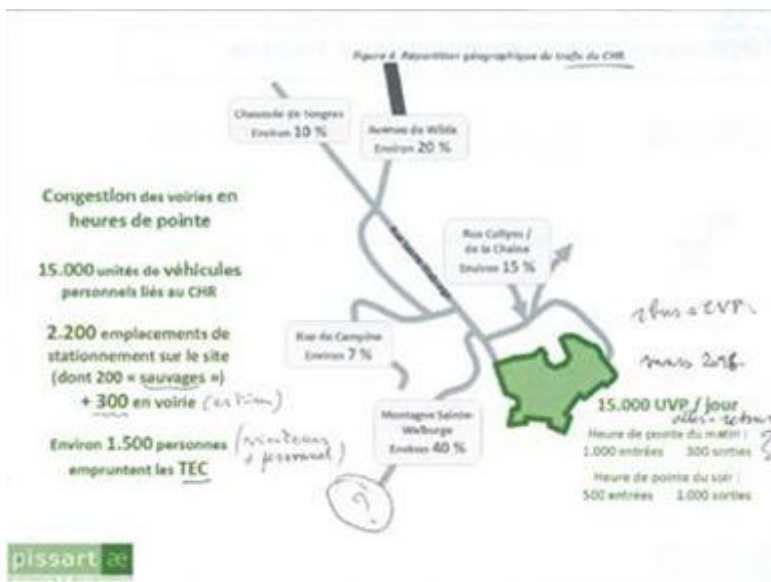
Évidemment aussi, si le CHR a été réellement mêlé aux discussions préliminaires du projet DGO1, on peut comprendre qu'il n'aurait pas été enthousiaste à accepter qu'on coupe l'herbe sous les pieds de son projet de méga-parking P1, qui est présenté dans la note urbanistique de la DGO1 comme déjà acquis, alors qu'on en est seulement à l'étude de ses incidences sur l'environnement, après enquête publique.

Incontestablement, ces 3 services publics nous montrent comment il ne faut pas déterminer un aménagement aussi important à l'échelle d'un grand quartier de Liège.

Est-ce que les membres du Collège ou du Conseil communal vont remettre l'église au milieu du village ?

Malheureusement, quand les administrés constatent les imbrications de leur personnel politique dans les C.A. du CHR, des TEC et de la SRWT, ils ne pourraient qu'en douter.

2. l'intégration des considérations des études préliminaires du Masterplan du CHR lui-même, qui répartit les fréquentations de l'hôpital selon le schéma ci-dessous :



On aurait donc le projet de faire (payé avec de l'argent public) un aménagement particulier des voiries « d'accès au CHR » (comme le titre la note urbanistique de la DGO1) pour une fréquentation relative de 20 % à partir de la E313 !

Et 10 % viendraient de Rocourt, par l'intermédiaire d'un carrefour dont l'aménagement ne s'en est pas préoccupé, puisque la descente projetée ressemble comme 2 gouttes d'eau à la situation actuelle dont tout le monde a déjà vu comment ça fonctionne (mal).

### **3. les entrées/sorties sud du quartier (par la Place Hocheporte) :**

Ces circulations sont comptabilisées par le Masterplan du CHR à 40 % de la fréquentation de l'hôpital.

Si on veut diminuer le flux vers le CHR qui emprunte la rue de Campine pour limiter les problèmes consécutifs à son arrivée dans les carrefours supérieurs, il faut aménager le carrefour Hocheporte de manière à guider certaines circulations vers la Montagne Sainte-Walburge.

Ce serait évidemment nettement mieux si une bonne partie de la circulation automobile vers le CHR était dissuadée de monter jusque sur la colline où l'attendrait un méga-parking qui serait déjà acquis dans l'esprit de la DGO1 avant d'avoir été réfléchi dans un sens global.

La dissuasion se compléterait avec des moyens accrus de liaisons publiques vers le CHR.

Mais si on augmente ces moyens de transport public, ils auraient naturellement une influence sur la situation dans le carrefour Chemin de la Citadelle/XII<sup>e</sup> de Ligne, ce qui justifierait aussi une étude d'incidence détaillée.

D'ailleurs, si les aménagements du Carrefour Hocheporte imaginés par la DGO1 (dont nous ne savons pas précisément de quoi il retourne) provoque plus de montées vers le CHR en détournant celles de la rue de Campine, ce n'est plus de 40 % mais de 47 % de fréquentation qu'il s'agira.

Est-ce que ça ne vaudrait pas la peine d'y penser avant, au moyen d'une étude globale et préalable des incidences sur l'environnement ?

Mais justement, **il n'y en a pas** qui s'occuperait de ce qui viendrait du sud vers le CHR pour limiter son impact sur les circulations de tous genres qui voyagent dans le quartier et qui seraient normalement les préoccupations de la DGO1.

L'étude d'incidence autour du projet de parking, que la note de la DGO1 cite, ne s'occupera que de son incidence périmétrique et de toute façon, elle est **postérieure** au dépôt de ce dossier-ci sur lequel elle n'aura aucune influence.

Elle ne sert donc à rien pour le sujet qui nous occupe, quoi que prétende la DGO1.

C'est ce qui s'appelle tourner en rond, hélas.

En limitant volontairement la zone d'étude et en ne voulant pas initier une étude des incidences sur l'environnement à ce stade, la DGO1 ne se préoccupe pas de ces aspects fondamentaux.

Et la Ville de Liège, dont le Bourgmestre avait promis qu'elle le ferait, a manifestement délaissé cette partie de l'étude.

Malgré tout, il y a la note de la DGO1 qui parle de l'aménagement « conjoint » du carrefour Hocheporte.

Il devrait intervenir en même temps que l'aménagement de la partie supérieure, « via un ajustement du marquage et des phases de feux ».

Mais ces « modifications » ne sont pas explicitées clairement par cette note de la DGO1.

Comment va-t-elle faire et pour quand est-ce prévu ?

On n'en sait rien.

Or elles font partie intégrante du projet, d'après ce qu'on lit, et devraient donc y être décrites précisément pour qu'on puisse savoir si ça peut fonctionner correctement à tout moment, conjointement à la mise en place du projet supérieur.

Idéalement, ce devrait même être avant toute mise en place de ce projet supérieur, comme cela a été demandé à de nombreuses reprises par le Comité de quartier et notamment dans le « Plaidoyer pour un peu de réflexion globale » du 31.08.2010, que j'ai envoyé à tout le Conseil communal le 03.09.2010<sup>1</sup>.

Sans quoi, faute de démonstration probante dans la notice d'incidence sur l'environnement (c'est en principe à ça qu'elle sert), on peut conclure que cela va aggraver la situation, surtout aux heures de pointes des jours ouvrables scolaires, qui vont voir ces pointes s'allonger en conséquence.

De tout façon, l'enquête publique est déjà tronquée sur ce point à ce stade.

Les riverains de la Montagne Sainte-Walburge et des rues connexes, peuvent se demander à juste titre ce qui va se passer dans leur rue à cause des modifications des circulations envisagées dans le Chemin de la Citadelle et dans le carrefour Glacis/Sainte-Walburge.

Les riverains de la rue des Glacis, de la rue Pierreuse et de la rue du Péry se poseraient normalement les mêmes questions, sans espoir de réponse, du moins basée sur le contenu succinct de la note urbanistique et de la notice environnementale de la DGO1 sur le sujet.

En principe, le Collège et le Conseil communal devraient être aussi dubitatifs lors de l'examen du dossier.

Rappelons-nous cependant qu'il ne s'agit pas seulement de la circulation vers le CHR !

En **amont** de son projet « Amélioration des voiries existantes – Accès au CHR », la DGO1 devrait absolument démontrer que le détournement de **toute la circulation privée et publique** allant depuis Hocheporte vers le CHR mais aussi vers le sommet de la Montagne Sainte-Walburge, vers le quartier des Glacis, du Péry et de Pierreuse (jusqu'en bas), serait possible par le Chemin de la Citadelle avec son carrefour de l'about du Boulevard du XII<sup>e</sup> de Ligne.

À noter qu'à ce carrefour, les cyclistes seraient abandonnés à leur triste sort.

Avis aux courageux à cet endroit.

La DGO1 devrait aussi démontrer que la circulation continuant à monter vers le carrefour Glacis/Sainte-Walburge resterait marginal, puisqu'on ne pourrait plus tourner à droite et qu'on perdrait la priorité à cet endroit pour monter vers l'autoroute.

Cela pourrait-il aller à certains moments jusqu'à provoquer des files qui bloqueraient même l'accès au Chemin de la Citadelle à tous les usagers ?

Les habitants du dernier tronçon de la Montagne-Sainte-Walburge n'auraient plus d'autre possibilité que de redescendre leur rue et, pour ceux qui voudraient rejoindre la sortie nord de la ville, de tenter le passage vers le Chemin de la Citadelle (en n'ayant pas la priorité dans leur tourne-à gauche).

Ou alors de redescendre vers le carrefour Hocheporte dont on aimerait bien savoir comment la DGO1 envisage de traiter les circulations privées et publiques **qui viennent de la colline** à la fois par la Montagne Sainte-Walburge et par la rue de Campine.

Car si on « ajuste les phases des feux » en privilégiant la montée, c'est la descente qui en pâtit et vice-versa.  
On n'est pas rendu.

En fait, c'est d'un remaniement total de cette Place dont on a besoin : un véritable distributeur qui tiendrait compte des voies qui y arrivent et qui en partent.

Et, puisqu'on en parle depuis si longtemps, il faudrait le faire avant de penser à quoi que ce soit sur la colline.

D'autant que cet aménagement pourrait rebattre les cartes par rapport aux débits de circulation actuels.

À défaut de démonstration probante préalable de la DGO1 dans une future note urbanistique ou une notice d'évaluation de l'incidence sur l'environnement modificative, on devrait donc s'attendre à de très gros problèmes à cet endroit pour la plus grande gêne à la fois des riverains, du CHR et de la SRWT.

Sur base de ce qui est disponible pour l'enquête, nous ne croirons pas simplement sur parole que ça marcherait.

#### **4. les opérations d'entrées/sorties du parking P1 et des parkings arrière du CHR :**

Déjà comme c'est maintenant, il faudrait pouvoir vérifier qu'elles ne généreront pas des problèmes graves lors des heures de pointe.

*A fortiori* si le parking envisagé par le CHR était construit tel qu'il a été présenté au public le 29.06.2017.

Les aménagements esquissés sur le plan ne présagent rien de bon pour l'avenir mais la DGO1 les considère anormalement comme étant en dehors de sa zone d'étude.

Or c'est un peu facile d'évacuer ce problème et de sous-entendre que ces entrées/sorties du parking et de la zone de dépose-minute, n'auraient aucune influence sur les circulations venant du Chemin de la Citadelle et de la rue du Péry, ou empruntant le Boulevard du XII<sup>e</sup> de Ligne, la rue des Glacis et la rue Sainte-Walburge.

L'étude des incidences sur l'environnement du parking avant projeté n'envisagera pas les incidences globales de ces aménagements DGO1 sur le quartier.

Venir prétendre que l'étude des incidences sur l'environnement sera menée à l'occasion de l'agrandissement du parking P1, est une façon de saucissonner anormalement le problème général pour échapper au dépôt d'un permis unique pour les voiries car de toute façon, cette étude démarrée uniquement pour le projet de parking, se gardera bien de revenir sur un aménagement partiel de ces voiries dont le permis aurait déjà été délivré.

Quant à l'aménagement global du quartier avec toutes ses entrées/sorties pour tenir compte des besoins de ses habitants et de ses travailleurs, la présentation publique du 29.06.2017 du projet de parking a montré que ses auteurs de projet ne s'en occuperaient pas.

Or la DGO1 a intégré le plan du parking P1 du CHR et de ses entrées/sorties, mais il ne ferait pas partie de son projet.

C'est un peu comme bâtir des plans sur la comète ou mettre la charrue avant les bœufs.

Si la DGO1 intègre ce parking à son schéma sans prévoir les conséquences des branchements de ses entrées/sorties qui sont déjà esquissées sur le plan, cela se ferait sans aucune prise en compte des problèmes qui seront générés à cet endroit. Car l'étude des incidences sur l'environnement pour le parking P1 ne pourra que constater l'aménagement de la zone par la DGO1 et elle ne pourra rien y changer, alors que cela aurait pu se faire en cas d'étude cohérente plus large et concomitante.

Il est facile de voir que la gestion des entrées/sorties de ce parking, telles qu'elles sont esquissées sur le plan DGO1 avec les carrefours projetés, et même telles qu'elles sont actuellement, va provoquer des problèmes importants qui influenceront les débits sur les voiries qui aboutissent à cet endroit.

Ceci n'améliorera pas la situation existante.

**Il y a un ordre de priorité des études qui devrait paraître évident** : celle qui étudierait l'ensemble des circulations dans le quartier depuis ses entrées/sorties devrait englober celle qui se limiterait à examiner ce qui se passe autour de ce parking,

qui interviendrait tardivement alors que des décisions auraient déjà été prises pour le reste.

## **5. l'incidence de l'aménagement de la Place Sainte-Walburge :**

Tel que dessiné sur le plan (projet à l'initiative de la Ville de Liège), cela va dégrader encore plus l'accessibilité précaire actuelle de la partie supérieure du quartier et du centre commercial, comme c'est expliqué ci-dessous.

Dans la note urbanistique de la DGO1, ces divers points ci-dessus dont on ne parle pas en détails, ont l'air d'être considérés comme acquis malgré leur grande influence sur le projet, ainsi que le parking P1 dont l'implantation et les voiries d'accès se trouvent déjà sur le plan DGO1, alors qu'on ne devrait encore en être qu'à l'étude des incidences sur l'environnement à son sujet.

On sait déjà que des voiries « d'accès au CHR » (comme le titre la note urbanistique de la DGO1) seraient modifiées pour une fréquentation de 20 % à partir de la E313 ! Et les 10 % qui viennent de Rocourt seraient aussi perturbés que maintenant avec ce carrefour Jean-de-Wilde inchangé dans ce sens de circulation, même pour les bus.

Et les 47 % venant du sud (lorsqu'on aurait initié les modifications du carrefour Hocheporte qui feraient que plus personne n'irait au CHR par la rue de Campine) passeraient par le Chemin de la Citadelle pour finalement perdre leur priorité à la jonction avec le Boulevard du XII<sup>e</sup> de Ligne ?

Il faudrait vraiment que la DGO1 justifie son choix autrement que par quelques mots dans sa note urbanistique.

Dans cette note de présentation de la DGO1, aucune considération sur les problèmes qui seront générés dans les rues adjacentes aux voiries touchées, n'est visible. Or il est un fait indéniable, c'est que les modifications induites dans le projet vont impacter ce qui se passera dans les rues connexes mais la note urbanistique n'en parle pas, puisque c'est en dehors de la zone de travail.

C'est une raison de plus pour laquelle une étude complète et globale des incidences sur l'environnement doit être envisagée sur la totalité de la zone du quartier élargi, incluant toutes ses entrées/sorties et les besoins de ses habitants, commerces et travailleurs.

Sinon, le travail de la DGO1 et de son auteur de projet flamand aura été fort facile : il s'agissait d'essayer de privilégier les circulations privées et publiques directes entre l'aboutissement de la E313 et le CHR, sans aucunement considérer les besoins internes du quartier, de ses habitants, de ses commerçants, de ses entreprises et de ses travailleurs indépendants ou autres, par manque d'étude de base de sa typologie et de son environnement professionnel.

De son côté, l'étude annexe de Transitec n'envisage pas ces aspects non plus.

D'après ce qu'on comprend des sigles utilisés, Transitec aurait travaillé pour le bureau flamand SBE sous-traitant de la DGO1 mais sur ses feuilles de présentation, il y a aussi des sigles de la R.W. et du SPW.

Sans connaître l'emboîtement de ces poupées russes, il est difficile de savoir qui a fait quoi dans cette affaire.

Ni qui sera responsable lorsqu'il sera question de revenir sur les responsabilités de ce qui se passerait ultérieurement, le cas échéant.

De plus, il faut ici rappeler un point d'histoire :

c'est aussi Transitec qui a déposé une étude en juin 2005 à l'initiative du CHR, portant sur un « Plan de mobilité du CHR La Citadelle », dont un des cosignataires se trouve maintenant dans le personnel de la Ville qui s'occupe de mobilité, et on apprend par la note de la DGO1 qu'elle a participé aux discussions préliminaires.

Travaillant maintenant à la demande de la DGO1 pour améliorer les accès du CHR, cette firme n'allait évidemment pas se pencher sur les besoins du quartier.

Elle ne l'avait déjà pas fait en 2005.

Actuellement, on peut légitimement penser qu'il y a un très net conflit d'intérêts à son sujet.

Donc, même à l'intérieur de la zone du projet, certains endroits seraient aménagés sans qu'il n'y ait eu de justification objective que cela ne troublerait pas la mobilité interne du quartier et l'accessibilité de ses parties, puisque les besoins propres des riverains directs et de ceux des voiries adjacentes ne sont pas pris en considération dans le projet DGO1.

En tout cas, la note n'en parle pas.

Elle se contente de répéter comme un mantra, que « ça optimise ».

Or nous sommes dans un environnement urbain dense et la moindre des choses serait qu'on tienne compte aussi des occupants qui y vivent et qui y travaillent.

Ce n'est pas faire un partage équitable de l'espace public que de le confisquer au seul bénéficiaire exagéré d'un hôpital qui n'aurait jamais dû se trouver là.

Encore que, question « bénéficiaire », il faudrait certainement placer au moins un fameux bémol, comme on en parle ci-dessous.

Toutes ces considérations méritent à tout le moins qu'une étude globale des incidences sur l'environnement soit entamée avant de se pencher sur les aménagements particuliers d'une partie de ce quartier.



Il en a été exactement de même pour la demande récente de permis de l'exhaussement de l'hôpital (juin 2017).

J'avais fait aussi une remarque sur la nécessité de lancer une étude des incidences de l'environnement puisque cela concernait un agrandissement non négligeable de 10 % des capacités de l'hôpital, avec un impact sur les circulations et les parcsages autour du CHR, ce que la notice d'évaluation préalable des incidences sur l'environnement du projet n'envisageait absolument pas.

Le Collège de la Ville de Liège, dans son infinie sagesse, a répondu :

*« que la problématique de la mobilité est complexe et doit être appréhendée à une échelle plus large, en associant les différentes autorités concernées ; que cette étude est en cours... ».*

Si on ne peut qu'être d'accord avec le Collège sur la complexité et l'échelle plus large de l'étude, ce qui montre qu'il est en phase avec les considérations ci-dessus, il n'est pas vrai que « l'étude » est en cours puisqu'elle se concentrera uniquement sur les besoins en parkings du CHR, influencés par son agrandissement futur.

Il faut aussi relever que, dans le Collège, il y a 3 échevins impliqués dans l'administration de l'intercommunale ISoSL, qui fait partie elle-même du Conseil d'administration du CHR.

Et que dans le Conseil communal, plusieurs conseillers sont dans le Conseil d'administration du CHR, avec des mandats rémunérés.

Ce sont pourtant les représentants élus des habitants et des travailleurs liégeois du quartier mais où va se situer leur implication dans l'écoute de leurs besoins ?

Dans la procédure d'examen de cette demande de permis, qui va imposer qu'une étude globale des incidences sur l'environnement soit entamée, avant qu'on ne commence à discuter des aménagements particuliers du projet DGO1 ?

#### **D. Les limitations des données fournies pour l'enquête publique et pour l'examen du projet par les autorités politiques :**

Il est évident que pour réaliser une enquête publique correcte, cela devrait être sur base de tous les renseignements disponibles afin d'examiner le bien-fondé de certaines décisions qui, sinon, pourraient passer pour purement arbitraires en dégradant inutilement la qualité de la vie des habitants et des professionnels de la zone, même en dehors des heures critiques des jours ouvrables scolaires.

Sans faire de procès d'intention, si la vie des gens du quartier et même des patients et des visiteurs du CHR est rendue plus difficile après l'exécution de ce plan, on ne voudrait quand même pas croire que ce serait pour promouvoir ensuite la solution qui a été rejetée précédemment, à savoir la liaison directe E313-CHR.

En fait, elle a été rejetée par la population mais nous avons bien remarqué que la zone de réservation du Plan de secteur est toujours présente...

Or les sondages et les observations locales amènent à constater qu'il y a peu de problèmes de mobilité en dehors de quelques heures critiques, comme je l'indiquais dans mon Plaidoyer pour un peu de réflexion globale, page 6.

En dehors de ces heures critiques, les circulations sont fluides mais on constate malheureusement que les limitations de vitesse de 30 km/h ne sont pas respectées, quel que soit le conducteur (privé ou public).

Les zones 30 sont pourtant présentes sur une grande partie des rues touchées par le projet.

Elles ne sont pas indiquées sur le plan.

Mais si on n'accompagne pas avec des mesures pragmatiques (en dehors d'une répression qui n'aura pas lieu) comme des coupures par des priorités de droite ou des ronds-points, ce ne sera pas très efficace.

La DGO1 insiste beaucoup sur ses plateaux « ralentisseurs » et des casse-vitesse. Sait-elle qu'on a déjà eu dans le quartier de nombreux « casse-vitesse » qui n'ont pas résisté aux bus ni aux conducteurs de bus mécontents de sauter sur leur siège à chaque passage ?

Devant l'école Saint-Remy, après l'avoir réparé, on l'a finalement enlevé. Dans la rue Fond-des-Tawes, après avoir été construits, ils ont été aplanis sur le trajet des bus.

Alors, combien de temps dureraient les plateaux ralentisseurs et les casse-vitesse qui se trouvent dans le projet sur les trajets des bus ?

Ces systèmes ne sont pas suffisants pour réguler les circulations.

Dans mon mail du 07.11.2016 à la DGO1, j'avais suggéré que tout le quartier soit placé en zone 30, vu le nombre d'écoles, le centre commercial, l'importance de la densité de population et la densité des circulations.<sup>2</sup>

Il est impossible de voir sur le plan si cela a été suivi d'effet.

Probablement pas.

Il n'y a aucune indication là-dessus.

Mais récemment, [le Bourgmestre DEMEYER en a aussi émis l'idée](#) (TodayinLiege.be le 15.11.2017).

Dans le quartier, cela peut être mis en place rapidement, on n'a pas besoin de la DGO1 pour cela.

Le projet de la DGO1 va-t-il améliorer les choses sur ce point ?

Cela va les aggraver puisque l'intention est de faire de la rue Sainte-Walburge un « bussodrome » et un canal à voitures de transit, en supprimant tous les freins actuels qui tendaient à limiter les vitesses de circulation par des priorités de droite.

Pour les bus, il en irait de même avec le Boulevard Jean-de-Wilde et l'Avenue Victor-Hugo, en supprimant le petit-rond-point qui avait certains avantages en ce sens. L'insécurité et le bruit vont en être augmentés.

En conclusion, les aménagements sur les voiries ou les carrefours doivent surtout porter sur ce qui se passe en heures de pointe, tout en étant conscient que seuls ces aménagements routiers ne suffiraient pas à résoudre tous les problèmes à ces moments critiques qui risqueraient de s'allonger, si c'est pour aggraver ce qui se passe à d'autres moments où il n'y avait pas tant de problèmes avant.

L'impact des circulations de tous genres sur la mobilité des professionnels du quartier est très important au point de perturber fortement leurs conditions de travail.

Il faut donc aussi agir en amont en diminuant les débits intensifs des véhicules privés afin de ne pas les retrouver tous en même temps dans un carrousel infernal.

Rien n'est envisagé à ce sujet dans le projet DGO1 qui se contente d'agir sur les voiries dans un périmètre limité.

La Ville de Liège n'a rien fait de son côté.

Pourtant, si la réflexion était globale en impliquant tous les services publics et les autorités politiques incitatives, on pourrait penser :

- à prévoir des parkings de délestage **décentralisés** de l'hôpital (et non pas centralisés comme veut le faire le CHR), avec des liaisons par navettes régulières et fréquentes, et par les transports en commun facilités par la diminution des débits internes ;
- à décrire et installer un système de *smartcity* pour faire du quartier de Sainte-Walburge un quartier-pilote en la matière : donner des renseignements en temps réel sur l'état des parkings disponibles et sur les congestions locales, **avant** les entrées dans le quartier, pour guider efficacement les conducteurs dans leur itinéraire entrant et éviter de leur faire faire des déplacements inutiles qui encombrant les voiries.

Ces renseignements sur l'utilisation des voiries en temps réel peuvent être aussi fournis à l'intérieur du quartier et à la sortie des parkings.

Si on attend que tout le monde possède un système Waze ou équivalent, il y en a encore beaucoup qui vont tourner désespérément dans le quartier pour trouver où aller et où s'arrêter.

D'un autre côté, les GPS de la dernière génération fourniront les renseignements en temps réel lors des blocages, pour proposer des défilements qui enverront les usagers sur les voiries secondaires ou locales, au détriment de la tranquillité des riverains et de leurs enfants, et de la bonne tenue des revêtements de ces rues ;

- à initier la réflexion sur des plans de mobilité pour les grosses entités qui créent de l'immobilité à des heures bien régulières et connues des autorités publiques (écoles, crèche, services publics, CHR) ;
- à faire réfléchir les gros employeurs locaux à des aménagements d'horaires, connaissant les heures critiques des circulations et aussi les heures d'arrivée/départ du personnel, en proposant de penser à décaler les pointes de mouvements du personnel des sociétés sollicitées (même pour le CHR) ;
- à inciter à l'organisation accrue du télétravail ;
- à faire la promotion du covoiturage à qui on donnerait certains avantages par rapport aux véhicules conduits en solitaire ;
- à induire l'utilisation des voitures partagées ;
- à préparer l'arrivée des véhicules autonomes collectifs à la demande (qui ont besoin d'un stationnement de très courte durée sur les lieux de dépôt), contrairement aux transports en communs ;
- à lancer rapidement le projet de liaison par téléphérique avec le fond de la vallée.

Dans tous ces domaines, les pouvoirs publics, et en particulier la Ville de Liège, devraient jouer un rôle d'incitant positif, en organisant notamment des rencontres avec des grands acteurs professionnels de la zone, pour leur faire comprendre l'importance de leur rôle particulier dans cet ensemble collectif pour le bien de tous, y compris le leur.

Replacer chaque entité privée ou publique et leur part d'intervention dans le contexte général, serait justement le rôle d'une étude des incidences sur l'environnement qui servirait à examiner l'importance de chacune dans un tout, pour pouvoir en conclure des améliorations bénéfiques à l'ensemble.

D'après la note « Demande de permis et rapport urbanistique », la SRWT aurait participé aux discussions de la conception du projet DGO1.

Certains aménagements concernent spécifiquement les déplacements des bus, en site propre ou non, et leurs arrêts.

Malheureusement, les indications du plan et de la note urbanistique ou de la notice d'incidence, ne donnent aucun renseignement sur les lignes qui utiliseront ces voiries et qui s'arrêteront à ces arrêts.

C'est manifestement une lacune dans la note descriptive et dans les plans.

Ce qu'on peut seulement relever, c'est qu'à certains endroits, le mixage avec la circulation des véhicules privés initierait des points de conflits générateurs d'accidents potentiels.

Et quand il y a des accidents ou des accrochages avec les bus, que devient leur vitesse commerciale ?

Cela avait été le cas pour le premier aménagement du Boulevard du XII<sup>e</sup> de Ligne. Il avait finalement dû être changé radicalement, moyennant un gaspillage d'argent collectif.

Et ce n'est pas fini car l'intention apparente serait d'encore changer l'arrangement de ces bandes de circulation.

Si on veut intégrer les transports en communs dans le projet DGO1 et son enquête publique, la moindre des choses serait de fournir tous les renseignements pour que l'on puisse comprendre pourquoi certaines décisions ont été prises et seraient justifiées.

Par exemple, faire un site propre de bus pour 1 bus toutes les 20 minutes n'aurait pas vraiment de sens, pendant qu'à côté, les autres véhicules sont à l'arrêt par surcharge de débit.

La fréquence des bus et la typologie des lignes et des arrêts, dont la note urbanistique annonce que cela pourrait changer par rapport à la situation existante, devraient faire partie d'une étude des incidences sur l'environnement.

Sans cela, il n'est pas possible, ni aux autorités consultées, ni aux habitants, ni aux travailleurs du quartier, de donner leur avis en toute connaissance de cause.

On remarque en tout cas qu'en de nombreux endroits, des arrêts de bus sont particulièrement mal placés et qu'ils perturberont la circulation générale, en ce compris celle des bus eux-mêmes qui suivent derrière.

Est-ce bien cela qui consiste à augmenter leur vitesse commerciale ?

## **E. Quelques aménagements particuliers :**

### **E.1. La Place Sainte-Walburge :**

Ce qui est présenté sur le plan DGO1 fait miroiter la possibilité de disposer de quelques places de parking (qui n'existeraient de toute façon qu'après la réalisation du projet DGO1) mais dont le nombre diminuerait par rapport aux places existantes.

L'accessibilité précaire actuelle de la partie supérieure du quartier par la ruelle le long de l'église depuis qu'on a placé la rue en sens unique (soi-disant en liaison avec les aménagements à la sortie de la E313 !), ne pourrait même plus fonctionner, à terme. Cela dégraderait encore davantage cette accessibilité et reporterait sur les rues adjacentes et sur toute la longueur de la rue Sainte-Walburge (ainsi que sur le goulot supérieur de la rue de Campine) tout le trafic pour accéder à cette partie du quartier. Pour rappel, la longueur de la rue Sainte-Walburge, depuis le carrefour avec la rue de Campine, fait  $\pm$  550 m de longueur.



Ce ne serait pas du tout une amélioration de la mobilité locale, ni de la tranquillité de ces rues.

Pour entrer dans la rue SW, il n'y aurait plus que 2 possibilités :

- par la rue Vieille-Voie-de-Tongres qui est en principe une rue à circulation qui devrait rester locale.

Avec sa perte de priorité envisagée, l'embouchure de cette rue deviendrait un piège à voitures qui risque d'avoir une incidence sur la circulation par la rue Jean-Dister et finalement pour son carrefour avec la rue SW, ce qui ne facilitera pas les choses.

- par le carrefour supérieur de la rue de Campine qui en sera encore plus chargé.

Avec le double sens de la partie supérieure de la rue Sainte-Walburge entre Jean-de-Wilde et l'église, on ajoute un degré de liberté supplémentaire pour toute une partie du quartier et du centre commercial.

Ceci a d'autres avantages, comme on le verra dans le chapitre des véhicules d'urgence.

## **E.2. La dégradation de l'accessibilité interne :**

La dégradation de l'accessibilité à l'intérieur du quartier ne toucherait pas seulement les rues adjacentes au projet, mais aussi celles qui y sont situées.

Citons pour exemple :

**Le boulevard Jean-de-Wilde :** pour accéder à l'un ou l'autre côté du stationnement le long des maisons, les riverains devraient aller faire un petit tour pénible par l'un ou l'autre rond-point (Fosse-Crahay ou les Hauteurs) pour se présenter dans le bon sens et faire attention aux bus qui passent, pour traverser leur bande prioritaire.

Cette circulation obligatoire irait encombrer encore plus le rond-point E313/Fosse-Crahay, le carrefour Jean-de-Wilde et le rond-point des Hauteurs.

Quant aux piétons qui voudraient aller dire bonjour à leurs voisins d'en face, ils devraient emprunter un passage qui se trouve à l'un ou l'autre bout de ce boulevard. Soit à  $\pm$  275 mètres de distance.

À moins de risquer sa vie pour traverser les 4 bandes de circulation. La chasse au piéton est ouverte.

On n'est plus dans un quartier urbain convivial.

### **La rue Vieille-Voie-de-Tongres :**

Cette rue est coupée en deux par le Boulevard Jean-de-Wilde.

Pour la partie supérieure, les gens qui voudraient sortir de chez eux pour prendre l'autoroute, devront d'abord aller jusqu'au rond-point des Hauteurs, en passant par le carrefour Jean-de-Wilde, pour reprendre le Boulevard dans l'autre sens jusqu'au rond-point E313/Fosse-Crahay.

Tout cela ne va pas faciliter la circulation dans ces carrefours.

Pour la partie inférieure, le problème du « by-pass » entre le Boulevard Jean-de-Wilde et l'Avenue Victor-Hugo a beaucoup tracassé la DGO1 et le sous-traitant Transitec. Je voudrais d'abord qu'on prenne conscience que les attitudes de défilement sont surtout dues aux blocages organisés dans certains carrefours ou portions de voiries. Dans ce cas-ci, c'est le carrefour Jean-de-Wilde qui bloque puisqu'on a voulu en faire un « robinet » avec ses feux, alors que cela ne s'impose pas du tout.

Il y a des solutions pour diminuer l'attrait de ce by-pass, évoquées dans le Plaidoyer du 31.08.2010 et son annexe :

1. Débloquer le carrefour Jean-de-Wilde en fluidifiant les passages au moyen d'un rond-point à 4 branches de 2 bandes chacune.

Comme je le disais dans mon Plaidoyer, lorsque les feux sont en panne, les passages se font sans aucune difficulté avec la priorité de droite et un peu de convivialité.

C'est aussi ce que fait remarquer Monsieur Jean-Claude LAMBERT, riverain, qui a envoyé ses remarques le 07.11.2017.

Et ce n'est certainement pas le seul qui l'a remarqué.



2. Rétrécir l'embouchure de la rue pour en indiquer physiquement son caractère de circulation locale.



3. Chicaner la rue par des passages alternés, faisant slalomer les conducteurs qui perdent du temps sur la distance.
4. À la jonction avec la rue Jean-Dister, on peut facilement organiser une déviation locale appuyant la priorité de droite, pour accentuer le temps perdu sur le trajet.

Ces quatre points avaient déjà été proposés dans le Plaidoyer pour une réflexion globale et dans son annexe.

5. Placer la partie de la rue Vieille-Voie-de-Tongres entre le Boulevard Jean-de-Wilde et la rue Jean-Dister en « circulation locale », avec une petite surveillance de temps en temps.
6. Si la circulation de by-pass est utilisée par des parents des écoles Saint-Remy et Sainte-Walburge, organiser avec ces écoles un plan de mobilité cohérent.

Malheureusement, faute d'étude globale des incidences sur l'environnement sur toute la zone influencée par le projet DGO1 et par le fait de la limite de la zone d'intervention, ces éléments lui échappent parce qu'il ne doit même pas s'en préoccuper, contre toute évidence raisonnable.

Le résultat est que la DGO1 préférerait supprimer la priorité de droite au débouché de la rue Vieille-Voie-de-Tongres sur la rue Sainte-Walburge, permettant ainsi aux conducteurs qui l'empruntent, de foncer dans cette rue sans retenue.

La vitesse de 30 km/h, en dehors des périodes d'embouteillages, ne serait certainement pas respectée, par la faute de ce projet.

Et pendant les périodes d'embouteillages, imaginons déjà les habitants de la rue (depuis le dessus) qui voudraient sortir du quartier, ou aller ailleurs dans le quartier, ronger leur frein et leur volant, à la merci de la bienveillance des conducteurs qui remontent péniblement la rue Sainte-Walburge, bus compris.

À cet endroit, l'entrée dans le parking de l'immeuble BELFIUS ne serait plus possible qu'en venant de la rue VVT, ce qui ajoutera encore une surcharge sur la rue Jean-Dister et sur la fin de la rue VVT.

Outre les habitants de l'immeuble, question accessibilité pour les clients de cette banque, tenue par un franchisé, ce ne serait pas le top.

Il faut savoir que ce parking privé est aussi utilisé en tolérance pour les clients des commerces des environs, ce qui ajoutera à leurs difficultés par diminution de leur achalandage en réduisant l'accès à des places de parking, car il faudra tenir compte des besoins de ces commerces en matière de livraison, ce qui n'est pas pris en compte dans le projet DGO1.

Fatalement, puisque les besoins du quartier n'ont pas fait l'objet d'une étude globale préalable des incidences sur l'environnement.

Si les représentants techniques du CHR ont pu participer aux discussions préalables de ce projet, ils n'allaient pas vraiment se soucier du maintien ou du développement du centre commercial de la rue Sainte-Walburge, puisque leur hôpital a déjà en son sein un centre commercial, concurrent sur certains aspects.

L'arbitrage de ces conflits d'intérêts n'a pas été fait par la DGO1, dans la mesure où sa mission consistait seulement en la recherche d'amélioration des liaisons entre la E313 et le CHR.

Dans ces discussions, il manquait donc une partie qui devait venir présenter les besoins et les nécessités des commerçants, des entreprises et des indépendants du quartier.

Enfin, pour terminer avec ce by-pass si tracassant pour la DGO1, envisageons l'embouchure de la rue du Limbourg (le long de l'école) sur l'Avenue Victor-Hugo avec l'intention de faire disparaître le petit rond-point « au profit » d'une perte de priorité. Encore une fois, cette solution simpliste permettrait aux circulations de l'Avenue Victor-Hugo de n'avoir aucune retenue dans les vitesses, en dehors des heures d'embouteillages.

La sortie de la rue du Limbourg (partie basse) sera d'autant plus problématique et dangereuse, alors que l'arrivée de véhicules par la rue du Limbourg (le long de l'école) tempère actuellement l'ardeur des conducteurs qui descendent l'Avenue Victor-Hugo. Dans ce carrefour, on remarque que l'intention de la DGO1 serait de mixer la circulation bus/véhicules privés avec le carrefour en descendant la rue.

On a aussi laissé l'arrêt de bus à la place où il est pour le moment, alors que son emplacement, comme beaucoup d'autres, avait été épinglé dans le Plaidoyer de 2010.

Ceci ne participe pas à la fluidité annoncée du trafic et ainsi, les bus bloqueraient ceux qui suivent, comme maintenant, et provoqueraient en même temps une congestion sur la bande des véhicules privés qui se répercuterait en amont.

Dans un tel carrefour, le tourne-à-gauche pour accéder (actuellement) à la partie supérieure de la rue SW, de la rue Jean-Dister et de la partie basse de la rue Vieille-Voie-de-Tongres, bloquerait la circulation descendante alors que l'utilisation du rond-point lui permettait un dégagement rapide.

Si l'intention de la Ville est d'empêcher le by-pass par la Place Sainte-Walburge sans mettre en place les aménagements suggérés ci-dessus, la circulation de rentrée dans toute la zone supérieure du quartier (rue Sainte-Walburge entre Jean-Dister et Jean-de-Wilde, rue du Limbourg (le long de l'église), rue Jean-Dister et la partie inférieure de la rue Vieille-Voie-de-Tongres), devra faire le grand bouclage par le goulot de la partie supérieure de la rue de Campine, accentuant ses difficultés.

Il ne s'agirait donc pas d'optimisation mais bien d'aggravation de la mobilité pour cette zone, impactant de ce fait ce qui se passerait dans le goulot supérieur de la rue de Campine.

### **Le carrefour du rond-point Victor-Hugo/Campine :**

La DGO1 n'y touche pas.

Pourtant là aussi, il y a des choses à dire.

D'abord, on a l'occasion de diviser les flux pour éclaircir ce qui se passe dans le goulot de la rue de Campine.

Comme dit dans le Plaidoyer de 2010, la séparation du flux de transit vers la ville à cet endroit, peut servir à diminuer les files d'attente qui se dirigent vers le CHR (et les bus aussi) ou qui font la boucle vers le centre commercial (files qui seraient malheureusement surchargées selon les intentions de la DGO1, par rapport à la situation actuelle).

Il faudrait pour cela déplacer le rond-point pour laisser une bande indépendante de tourne-à-droite dégageant ce rond-point.

On remarque aussi que la DGO1 (et la SRWT ?) laisse un arrêt de bus malencontreusement placé juste devant le rond-point, ce qui provoquerait, comme maintenant, un engorgement pour tous les véhicules, à l'instar de son homologue du carrefour de la rue du Limbourg.

J'en avais aussi parlé dans le Plaidoyer de 2010.

### **Le carrefour Jean-de-Wilde :**

Dans ce projet, la bande de droite montant dans la rue Sainte-Walburge vers ce carrefour, serait libérée des feux.

Ce qui justifierait la disparition des 2 sens de circulation dans cette partie de rue.

Mais à y regarder de près, est-ce vraiment une bonne idée ?

Pas vraiment :

1. Il y a un arrêt de bus à l'embranchement du parking privé de la surface commerciale de l'Intermarché, qui est le long du trottoir.

Cet arrêt dessert actuellement 4 lignes vers Rocourt qui vont tout droit dans le carrefour.

**Il n'y a cependant aucune indication de ces lignes, de leur fréquence éventuellement modifiée et de la nomenclature de tous les arrêts, nulle part sur le plan de la DGO1** qui prétend pourtant avoir travaillé de concert avec la SRWT.

On peut dire que c'est un manque de qualité des infos disponibles pour l'enquête publique, ce qui ne permet pas une analyse complète de la situation projetée.

Dans le cas du carrefour Jean-de-Wilde, il faudrait donc qu'après l'arrêt, certains bus changent de bande avant le carrefour, avec tous les problèmes que cela générerait.

2. La file qui tourne à droite serait une bande mixte bus/véhicules privés qui devrait se départager dans le commencement du Boulevard Jean-de-Wilde.

Mais pour une phase de feux sur deux, de la circulation est lâchée depuis le Boulevard des Hauteurs vers le Boulevard Jean-de-Wilde.

Cette circulation, très importante pendant les heures de pointe du soir, viendrait perturber la possibilité pour les véhicules privés, de dégager la bande réservée aux bus, provoquant des blocages en amont rue Sainte-Walburge, avant le carrefour Jean-de-Wilde.

3. La descente de Rocourt ne serait pas plus facilitée qu'actuellement.

La bande de circulation pour tourner à gauche n'aurait pas plus de débit à cause de la montée des véhicules qui vont tout droit (y compris les bus) et à cause de l'embouchure du Boulevard Jean-de-Wilde et du départage entre les bus et les véhicules privés qui proviendraient de la rue Sainte-Walburge.

4. On voit qu'il y a un arrêt de bus projeté dans le tronçon entre le carrefour Jean-de-Wilde et le rond-point des Hauteurs.

Un arrêt de bus à cet endroit avait déjà existé à cet endroit après l'aménagement du rond-point des Hauteurs.

Il avait créé tellement de problèmes de blocages qu'il a été retiré peu après.

Et maintenant, il ressusciterait en n'ayant plus les mêmes problèmes ?

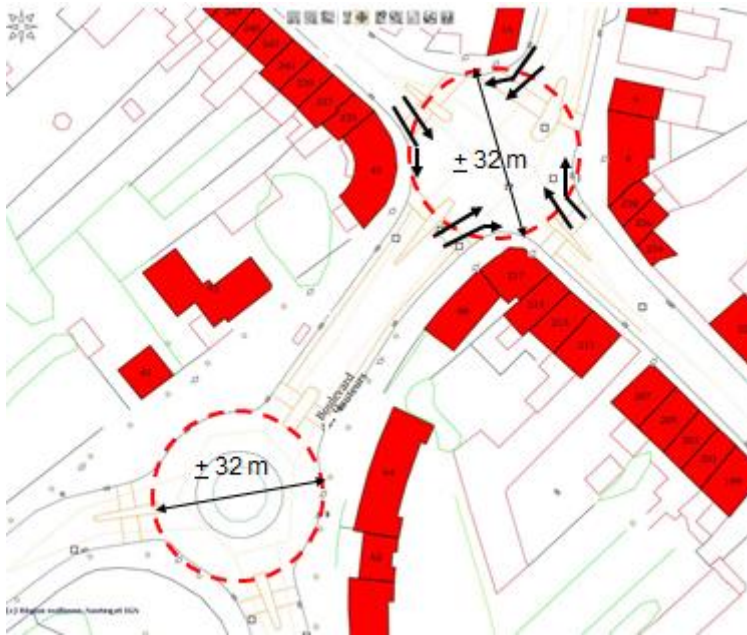
On se demande bien pourquoi.

En tout cas, le plan et la note urbanistique de la DGO1 ne donnent aucun renseignement sur les lignes qui desserviraient cet arrêt, ni sur leurs horaires.

Pourtant, ce serait important de le savoir dans le cadre de l'enquête publique quand les pouvoirs publics nous demandent de donner notre avis et doivent donner le leur.

En ne fournissant pas les données complètes de ce projet, l'enquête publique est tronquée, tant pour les administrés que pour les autorités politiques communales qui vont devoir prendre leurs responsabilités sans savoir.

On sait que j'avais déjà critiqué en 2010 la proximité d'un carrefour à débit continu (le rond-point des Hauteurs) et d'un carrefour à feux (le carrefour Jean-de-Wilde) et que je préconisais de le remplacer ce dernier par un rond-point du même diamètre que l'autre.



Finalement, le tourne-à-droite de la circulation montante de la rue Sainte-Walburge, pourrait se faire par l'intermédiaire de ce type de rond-point clarificateur où on voit très bien se dessiner les sens giratoires.

Sans dégrader l'accessibilité de la partie supérieure du quartier et du centre commercial par la mise en sens unique complet de la rue Sainte-Walburge jusqu'au carrefour Jean-de-Wilde.

### **Le carrefour Campine/Sainte-Walburge :**

Débarrassé des voitures-ventouses qui sont parquées sur les côtés, ce carrefour est assez grand pour permettre des circulations diversifiées dans le sens de la montée. Le tourne-à-droite est toujours possible dans tous les cas de figure sans avoir besoin de feux.

Lorsque les autobus pointent leur museau dans ce tournant à partir de la rue de Campine, une convivialité normale entre conducteurs leur permet de s'engager vers le CHR.

À ce point de passage obligé, tant pour les circulations concernées par l'hôpital que pour celles qui bouclent vers le centre commercial, une rupture de débit par des feux dont les données ne sont pas explicitées dans la note urbanistique, risquerait de faire pire que mieux.

D'autant que cela impacterait tout le tronçon de la rue Sainte-Walburge vers la Montagne Sainte-Walburge et la rue des Glacis, ainsi que l'embranchement de la rue de Vottem.

Le positionnement d'un arrêt de bus (dont nous ne savons pas de quelle ligne il s'agit) entre les carrefours Tawes et Vottem viendrait ajouter des difficultés sur ce tronçon. Un arrêt avait déjà existé à cet endroit mais il avait été supprimé.

Il vaudrait mieux déplacer cet arrêt en amont du carrefour de Vottem, hors voirie roulante.

Pour convaincre du bien-fondé de cette décision importante pour ce carrefour et ses environs, la DGO1 devrait fournir des compléments d'information qui ne sont pas donnés actuellement, en comparant au moins la situation actuelle avec la situation projetée, surtout aux heures de pointe.

### **Le traitement négatif du centre commercial :**

On constate la diminution des possibilités d'achalandage pour les commerces qui vivent notamment sur la clientèle de passage (qui ne pourrait plus s'arrêter). Ce n'est pas correct de présenter le parcage du centre commercial comme sensiblement équivalent à la situation légale existant à cet endroit, page 10 de la note urbanistique de la DGO1.

D'abord parce que la demande de parcage devait déjà être globalement augmentée, quand on avait étudié correctement les besoins du quartier, il y a quelques années. C'était une demande générale des habitants, et en particulier des commerçants qui en vivent.

Ensuite parce que le centre commercial serait particulièrement touché par cette soi-disant quasi équivalence, qui serait en fait une diminution réelle locale, là où il ne le faudrait pas.

Sans parler des nécessités d'avoir quelques endroits de livraison, qui ne sont pas prévus dans le plan, faute de s'être soucié des véritables besoins des commerçants. Même le parking de la surface commerciale Intermarché (actuellement en stand-by) aurait de grosses difficultés d'accessibilité. Ce plan condamnerait quasiment le réveil de cette surface commerciale, alors que la présence d'un arrêt de bus intempestif à l'embouchure de son parking, l'avait déjà fortement pénalisée lors de son activité.

Dans le projet, cet arrêt est maintenu à cette place.

Pour augmenter le parking en général, on peut utiliser les largeurs de la rue Sainte-Walburge, qui permettent l'existence de plusieurs bandes côte-à-côte.

Dans la partie supérieure, il est possible de placer 2 bandes de parcage et une bande de roulement dans chaque sens, comme le montrait à chaque quinzaine, la fin du

stationnement alternatif, avec une circulation prudente et ralentie à 30 km/h maximum comme c'est obligatoire à cet endroit.

Un aménagement adapté des trottoirs (les façades ont un alignement ondulant) et d'au moins une voie descendante chicanée pour les cyclistes le long du trottoir (pour éviter les accidents), avec un trait central en pointillé comme guide, permettrait de conserver une accessibilité correcte à la partie supérieure du quartier (jusqu'à Jean-de-Wilde). Dans la partie inférieure, on roulait jadis à deux sens inversés avec une bande de parking en stationnement alternatif.

On voit que, dans le centre commercial-même, le parcage se réduit à une vingtaine de voitures, pour autant que les petits sigles de voitures utilisés sur le plan soient dimensionnés correctement.

Et elles sont placées en rang d'oignons, sans aucune variation quelconque, et le long d'une bande cyclable rectiligne à contre-sens, ce qui est particulièrement dangereux, car le conducteur dont le volant est à gauche, déboîte de son emplacement sans bien voir ce qui vient derrière les autres voitures garées devant lui.

C'est ce qui se passe actuellement dans le tronçon supérieur de la rue Sainte-Walburge, qui n'est pourtant pas un S.U.L..

Les cyclistes, eux, peuvent aller vite dans la descente, moteur électrique ou pas, mais vu le danger pour eux-mêmes le long des voitures et pour les piétons qui traversent, il serait important de les obliger à ralentir l'allure par des chicanes qui devraient les tenir en alerte avec une attention constante.

Quant aux lignes de bus qui empruntent la rue Sainte-Walburge, on remarque qu'il n'y aurait aucun arrêt pour desservir directement le centre commercial.

## **F. Les véhicules de secours :**

Lors des discussions avec les services de secours à l'occasion du travail de contestation de Citadelle-Environnement sur la liaison routière directe E313-CHR, nous avons appris qu'ils ne considéraient pas avoir des problèmes particuliers dans la zone.

Bizarrement, le projet DGO1 fait état de la nécessité des déplacements de ce genre de véhicules dans le cadre de son plan.

Depuis plusieurs mois (en fait depuis le début de l'année 2017 quand la partie supérieure de la rue Sainte-Walburge a été mise en sens unique « à cause des travaux d'aménagement du parking P+R » (personne n'y a cru !), les riverains habitant la zone ont constaté l'utilisation intempestive et continue des sirènes par les conducteurs des services de secours, même quand il n'y a aucun obstacle visible dans les rues empruntées.

Or, à l'heure actuelle, il existe des défilements latéraux possibles sur les trajets des véhicules de secours.



Avec le projet sur l'axe montant de la rue Sainte-Walburge, ce ne serait pratiquement plus possible, et en tout cas pas aux heures critiques.

Donc, y aurait-il une volonté de dévier la course des véhicules d'urgence par l'Avenue Victor-Hugo (vers la E313) dans les 2 sens ?

Mais là, il leur faudra aborder le goulot de la rue de Campine et l'utilisation de leurs sirènes ne suffira pas à leur libérer le passage à certaines heures encombrées ou si le passage est bouché par 2 bus à l'arrêt de chaque côté de la rue.

### **G. Les piétons :**

J'ai déjà abordé la solitude du piéton audacieux qui devrait traverser le Boulevard Jean-de-Wilde au milieu des 2 carrefours.

Dans le reste du projet, les aménagements proposés sont fort « routiers ».

Il y aurait un linéaire des trottoirs sans grande imagination.

Les trottoirs ne doivent pas absolument avoir la même largeur partout.

On peut profiter d'une série d'occasions pour varier les largeurs, du moment que les parties les plus étroites laissent passer facilement les PMR et les poussettes, sur des longueurs limitées.

Dans ce cas, la convivialité du quartier aurait l'occasion de s'exprimer pleinement à ces endroits où on verrait les usagers forts laisser passer les usagers faibles. Ces tronçons rétrécis pourraient être placés judicieusement à des endroits où ils ne gênent pas l'activité commerciale.

### **H. Les cyclistes :**

Conjointement à ce qui est dit plus haut à propos des chicanes des voies de vélos dans les descentes et les contre-sens dangereux à droite par rapport aux parcages, il vaudrait mieux réserver des pistes cyclables le long des trottoirs en plaçant les bus dans la circulation qui posséderait alors des endroits de défilement latéral possible.

Sinon, ce ne serait pas étonnant de voir des cyclistes utiliser les trottoirs comme maintenant, en mettant en danger les piétons et les personnes qui sortent de leurs maisons, particulièrement les enfants qui ont tendance à sauter impulsivement sur le trottoir à partir du seuil intérieur.

Ce texte constitue mes remarques à ce stade de la consultation de l'enquête publique. Mais, de la même façon que la DGO1 a pu introduire des documents modificatifs dans son dossier introduit apparemment beaucoup plus tôt, des développements de ces remarques pourraient encore être envoyés plus tard.

Surtout si, un jour, on obtient enfin toutes les explications sur le bien-fondé des modifications envisagées par la DGO1 et la SRWT, ce qui n'est pas le cas actuellement dans le dossier examiné.

En général, les besoins de tous les habitants, des commerçants, des travailleurs du quartier et de ceux qui fréquentent le centre commercial, ne sont pas considérés dans ce projet qui est trop franchement unilatéral pour le CHR comme j'en avais fait le constat lors de mon intervention à la présentation publique du 17.05.2017.

Fait à Liège, le 22.11.2017

**P.S. sur la mauvaise qualité du plan présenté en PDF et en imprimé :** la lecture détaillée de ce plan est très difficile et parfois confuse, suite à l'utilisation de gros traits d'épaisseurs identiques quasiment partout, même pour des détails, ainsi qu'à l'emploi de fonds de couleurs et de trames sur plusieurs couches.

La personne qui a dessiné ce plan n'aurait normalement pas dû recevoir son diplôme de dessinateur.trice.

De plus, une série de notations acronymes mystérieuses n'y sont pas expliquées.

On voudrait presque que le grand public n'y comprenne rien, qu'on ne s'y prendrait pas autrement.

---

(1) Je l'ai envoyé une seconde fois en annexe d'un mail adressé le 10.10.2010 au Bourgmestre DEMEYER avec copie pour tout le Conseil communal, à propos d'un projet d'aménagement du carrefour Jean-de-Wilde par les services techniques de la Ville, qui ressemble à ce qu'on trouve maintenant dans le plan de la DGO1.

Ces documents font partie de ceux qui ont été envoyés en annexe de mon mail du 07.11.2016 adressé à la DGO1. Ce mail est fourni en annexe.

(2) Contrairement à ce qu'on pourrait penser, réduire la vitesse maximale ne veut pas nécessairement dire réduire les débits de passage.

Si la vitesse augmente, les distances entre véhicules augmentent aussi et la circulation en ville adopte une attitude de chenille avec des à-coups ralentisseurs mais dangereux.

référence M/86006 G

Voici mes remarques concernant l'enquête publique en cours



