

À Seraing se joue l'avenir de Liège...

Conférence de presse
de l'asbl urbAgora

Mercredi 25 novembre 2009

Maison de la presse de Liège

Orateurs : Noé Lecocq et François Schreuer



Seraing, Rue du Haut-Pré. Photo : Nicolas Bomal.

Préambule

Alors que va débiter l'enquête publique sur le nouveau « boulevard urbain » de Seraing, il est utile de faire le point sur ce qui se passe depuis quelques années dans la Cité du fer. Il s'agit d'abord pour nous de dire que la reconversion de la vallée sérésienne est un enjeu majeur, central, essentiel. Non seulement pour Seraing mais pour toute l'agglomération liégeoise voire pour la Région wallonne dans son ensemble. Il s'agit ensuite de dire – de redire¹ – que **les ambitions urbanistiques affichées par la Ville de Seraing sont remarquables** et méritent, dans l'ensemble, d'être défendues. Pour autant, on peut avoir des inquiétudes sur la réussite du projet qui est peut-être taillé un peu grand pour les moyens dont dispose la commune. Nous souhaitons **une solidarité accrue envers Seraing de la part de la Région** – en particulier via quelques investissements ciblés en matière d'infrastructure, destinés à faire « prendre la sauce ». Il s'agit aussi de préserver, pour l'avenir, la possibilité d'un développement harmonieux de la ville, notamment autour du transport public et des modes doux, trop peu présents dans les projets proposés à ce jour.

L'avenir de la sidérurgie à chaud

Parmi les incertitudes qui pèsent sur Seraing, la question industrielle est la plus déterminante. Le jeu malsain – fermeture, réouverture, fermeture, réouverture – auquel se livre actuellement la société ArcelorMittal porte préjudice à tout le monde : aux travailleurs, à la Ville, à ses habitants et à son avenir urbanistique ; tout en réduisant ce qui fut le premier site sidérurgique du continent – et ce qui reste un pôle d'excellence de niveau mondial dans son domaine – au rang indigne de variable d'ajustement. Cette situation n'est pas acceptable. Il faut le dire sans ambages : il est manifeste que les hauts-fourneaux sérésiens n'ont pas d'avenir.

La sidérurgie liégeoise, par contre, peut avoir un avenir. Bien des raisons plaident pour le maintien d'une sidérurgie intégrée à Liège : la nécessaire indépendance économique de l'Europe, qui passe par sa ré-industrialisation, l'expertise accumulée à Liège et la qualité de sa production, la proximité de débouchés industriels pour l'acier, le maintien du « froid », qui serait compromis si le chaud ne pouvait plus l'alimenter. Mais cet avenir – cela crève les yeux – passe par des investissements. Et ces investissements, s'ils ont lieu, ne doivent pas être réalisés à Seraing.

Il nous semble, de notre modeste point de vue, que **l'hypothèse d'une localisation de toute la ligne à chaud sur le site de Chertal – qui circule depuis plusieurs années comme une hypothèse au débat et qui vient de gagner en crédibilité avec l'étude Laplace – est probablement la meilleure**. Ce serait en tout cas une manière de renouer avec l'idée au nom de laquelle fut édifiée l'usine de Chertal, dans les années '50 : constituer une sidérurgie quasi-maritime à Liège, grâce au Canal Albert. Cette option est d'autant plus défendable que l'agrandissement de l'écluse de Lanaye est à présent décidée tandis que se précise la perspective de voir sauter les goulets d'étranglement qui demeurent sur le canal Albert. On notera au passage qu'une localisation de tout le « chaud » à Chertal demandera une amélioration sérieuse de la desserte ferroviaire du site (et, par la même occasion, du Trilogiport).

Quoi qu'il en soit, il faut sans tarder lever l'hypothèque sidérurgique sur Seraing – c'est-à-dire conditionner les réouvertures provisoires successives des hauts-fourneaux à un réel plan d'investissement dans la région (à Chertal, de notre point de vue). Cela signifie également qu'il faut faire en sorte que le permis d'exploitation de la cokerie – l'équipement industriel le plus polluant en régime normal, qui altère gravement la santé de ses dizaines de milliers de riverains – ne soit en aucun cas renouvelé lorsqu'il arrivera à terme, à la fin de la prochaine décennie. Ce sont des conditions élémentaires à la réussite de la reconversion de Seraing, c'est-à-dire non seulement au bien-être de ses habitants mais aussi à son avenir économique et au développement d'un tissu industriel neuf sur les vastes terrains libérés par la sidérurgie.

En ce qui concerne la relance industrielle du bassin sérésien – une question importante si toute la sidérurgie à chaud le quitte –, **nous interpellons les industriels**

¹ Lire notamment le compte-rendu de la table-ronde que nous avons organisée à Seraing en décembre 2008 : <http://urbagora.be/interventions/colloques/quels-enjeux-pour-le-tram-liegeois.html> ou cet article datant de juin 2008 : <http://politique.eu.org/archives/2008/06/713.html>

liégeois, s'ils existent encore : pour quelle raison ne seriez-vous pas capables de fabriquer des trams et du matériel ferroviaire ? Le marché est considérable, vos futurs concurrents ne parviennent pas, à l'heure actuelle, à répondre à une demande en augmentation permanente et qui ne risque pas de se tarir. À tel point que bon nombre de projets ferroviaires sont aujourd'hui retardés par ces délais de livraison qui obligent les sociétés de transport public à des anticipations très longues. On peut d'ailleurs se poser la question au sujet du tram liégeois : combien de temps faudra-t-il pour obtenir la livraison d'un matériel roulant qui n'est pas encore commandé ? Parmi les débouchés d'avenir du secteur métallurgique, celui-ci est loin d'être négligeable !

La foire internationale de Liège

C'est un fait acquis : le bâtiment actuel de la Foire internationale de Liège, les Halles des foires de Coronmeuse, est obsolète. Inadapté aux besoins des exposants, antédiluvien du point de vue des normes énergétiques, il sera, selon toute probabilité, remplacé à court terme par l'intercommunale qui en a la gestion (l'IGIL).

Parmi les options en présence, plusieurs acteurs politiques liégeois – notamment MM. Dehousse et Mathot – défendent, à notre connaissance, l'idée d'installer la FIL dans les **Ateliers centraux, situés à Ougrée**². Choisir cette possibilité serait faire d'une pierre plusieurs coups. Disposer, tout d'abord, d'un immeuble déjà construit et qui sera, demain, bien desservi par plusieurs réseaux de transports (la localisation de la FIL à cet endroit devant logiquement faire pencher la balance en faveur d'un passage du tram en



Les Ateliers centraux. Photo urbAgora

rive droite). Affecter, ensuite, les Ateliers centraux – un vrai paquebot – à une fonction susceptible de les faire vivre : sans cela, ils risquent de devenir un chancre urbain de plus. Créer enfin une polarité significative à l'Est du nouveau boulevard urbain de Seraing et dans le bas d'Ougrée, un quartier à qui cet équipement devrait faire beaucoup de bien. Si, de surcroît, cette option pouvait permettre la création d'un grand parc public à Coronmeuse et éviter d'y démolir les très remarquables Palais des sports et Ecole Reine Astrid³, comme on peut le craindre si la FIL devait rester à Coronmeuse, nous n'en serions que plus heureux.



Le déploiement du boulevard urbain tel qu'envisagé dans le Master Plan. Source : ERIGES.

D'aucuns feront peut-être valoir que l'enclavement des Ateliers centraux au sein du tissu urbain très serré d'Ougrée ne plaide guère pour cette option en raison du manque de visibilité qu'aurait cet équipement et de l'accessibilité difficile en voiture. La création programmée du boulevard urbain nous semble répondre à cette objection d'une façon convaincante, en dégagant un vaste espace au Sud – où se trouverait la nouvelle entrée des Ateliers et non plus rue Ferdinand Nicolay. Par ailleurs, pour autant que nous sachions, il est possible de développer d'**importants espaces de parking dans cette infrastructure qui seraient très complémentaires, en**

semaine, avec l'excellente desserte en transports publics qu'il est question de développer : le train – dont une station devrait voir le jour sur la ligne 125A – et le tram, dont le passage en rive droite s'imposera d'évidence si le projet des Ateliers centraux devait être retenu.

Le nouveau stade du Standard

Où le nouveau stade du Standard sera-t-il construit ? Nous l'ignorons. Le maintien du stade à Sclessin, évoqué ces dernières semaines, s'il devait se confirmer, serait cependant à nos yeux un bon compromis⁴ – satisfaisant pour les supporters (pour qui « l'enfer » resterait bien celui de Sclessin), pour la Ville de Liège (qui garderait le club sur son territoire et éviterait de voir se créer un nouveau chancre dans un quartier

2 À propos des Ateliers centraux, voir : <http://www.eriges.be/fr/projects/2-les-ateliers-centraux/3-presentation-du-projet.aspx>

3 Voir par ailleurs nos prises de positions sur le sujet.

4 L'option de Bressoux – que nous défendons depuis environ un an – reste à nos yeux la meilleure mais force est de constater que nous ne sommes pas parvenus à lui donner une crédibilité dans la sphère politique.

déjà fragilisé), pour la Région wallonne et ses contribuables (qui peuvent espérer que les millions d'euros dépensés avant l'« Euro 2000 » continueront à servir à quelque chose).

C'est en tout cas, et de loin, la meilleure des hypothèses retenues par le club : à la différence des sites de Bonne-Fortune et de Bierset, Sclessin présente l'avantage considérable de permettre, demain, une bonne desserte par les transports publics. Si cette desserte est aujourd'hui fortement perfectible⁵, l'arrivée du tram – dont tout le monde s'accorde à dire qu'il doit passer par Sclessin – et l'ouverture possible d'un ou deux points d'arrêt SNCB sur les deux lignes passant à proximité immédiate (la 125, en rive gauche, et la 125A, en rive droite) pourraient changer radicalement la donne.

Le maintien du Standard à Sclessin demandera toutefois certains aménagements, y compris sur le territoire de la commune de Seraing. L'aménagement actuel du Pont d'Ougrée, en particulier, comprenant de six bandes de circulation automobile en voie rapide bordées de deux trottoirs relativement étroits, n'engage guère piétons et, encore moins, cyclistes à tenter la traversée, sauf lors des soirs de matches à Sclessin, où de très nombreux supporters se parquent à Ougrée et traversent ce pont-autoroute dans un désordre aussi effervescent que dangereux. Nous pensons donc qu'un réaménagement comportant la création d'une voie cyclo-pédestre sécurisée entre Ougrée et Sclessin s'impose. Cette voie recréera un lien « doux » entre les deux rives de la Meuse. Elle permettra de valoriser les parkings de la nouvelle FIL (cf. infra) au service du stade. Elle reliera au stade le point d'arrêt prévu sur la ligne 125A à Ougrée. Finalement, elle permettra la mise en place de nouveaux itinéraires cyclables.

Le boulevard... urbain ?

Le boulevard urbain, dont l'enquête publique commence la semaine prochaine, doit devenir la colonne vertébrale de toute la rive droite, entre Angleur et le Val Saint-Lambert, donner une cohérence à un continuum urbain aujourd'hui fortement disloqué. Son rôle est considérable. Pour cette raison, l'absence d'un site propre de transports en commun (contrairement à ce qui était prévu dans le Master Plan) sur la partie centrale du boulevard serait fort regrettable.

Dans le projet tel qu'il se présente aujourd'hui, un site propre est prévu entre le Pont de Seraing et l'Esplanade de l'Avenir, grâce à un élargissement de la trop étroite rue Cockerill. Cependant, le site propre est abandonné pour le tronçon suivant (rue du Charbonnage et zone d'activité SPI +). C'est un choix particulièrement malheureux : à terme, ce tronçon occupera la partie centrale du boulevard, reliant tout le bas de Seraing à Ougrée et son pont. Disons-le tout net : nous sommes face à un choix qui hypothèque l'avenir !

C'est d'autant plus inexplicable qu'il y a, à cet endroit, beaucoup de largeur facilement disponible : la rue du Charbonnage est bordée de parkings et la zone d'activité SPI + n'est pas encore aménagée. Elle est toujours constituée, pour l'essentiel, de gazon, d'herbes folles et de bosquets.

Nous demandons donc aux autorités sérésiennes de publier le surcoût précis que représenterait le dégagement de l'assiette nécessaire à la construction – immédiate ou future, peu importe : à ce stade, il s'agit surtout de préserver une potentialité pour l'avenir – d'un site propre pour le transport public. D'après nos informations, ce surcoût s'élève à 6 millions d'euros – c'est-à-dire une somme relativement raisonnable au regard de l'enjeu. Si cela se confirme, nous pensons qu'**il est du devoir du gouvernement wallon de tout mettre en œuvre pour dégager rapidement⁶ ce budget afin de préserver la possibilité d'implanter, dans un futur proche ou éloigné, un site propre pour le transport en commun, quel qu'il soit.** Nous interpellons à ce sujet le ministre des transports, Philippe Henry.

Par ailleurs, le boulevard urbain sérésien se veut, si l'on peut dire, l'équivalent du Boulevard d'Avroy à Liège. Nous demandons que l'erreur historique qui a voulu que ce



Sur cette image publiée par ERIGES et datant de quelques années, la présence du transport structurant est manifeste.

5 Rappelons que la SNCB a refusé à plusieurs reprises d'adapter légèrement son offre pour permettre aux supporters de prendre le train à la gare de Sclessin. Voir à ce sujet notre communiqué de presse du 20 octobre 2008 : <http://urbagora.be/interventions/communiques/et-si-la-sncb-roulait-pour-le.html>

6 Les contraintes d'engagement des fonds FEDER – c'est bien connu – sont exagérément sévères et compromettent, dans ce dossier comme dans d'autres, la maturation des projets et la concertation qui devrait les entourer. Reste qu'il faut en tenir compte...

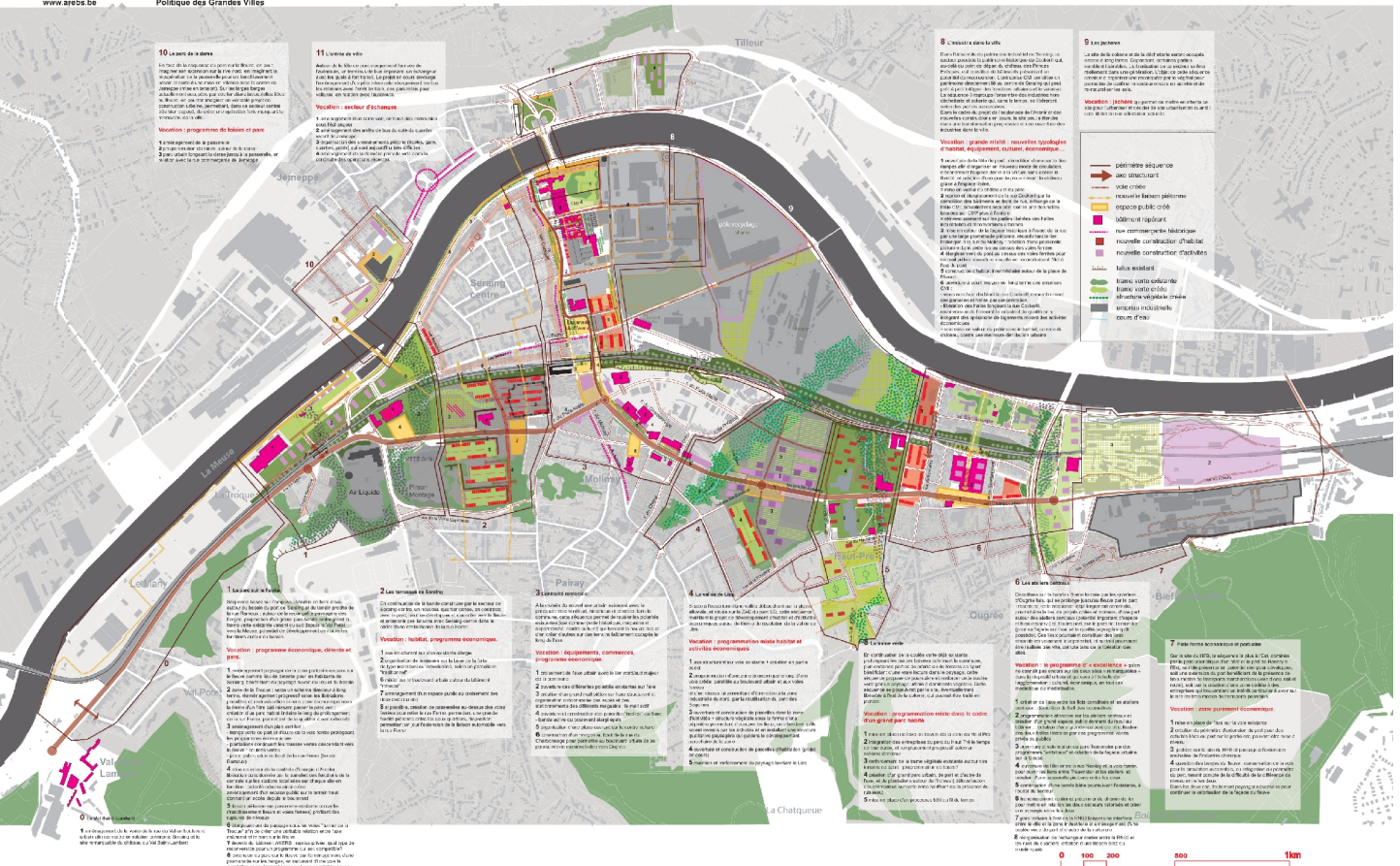
dernier soit réaménagé sans pistes cyclables ne soit pas reproduite. Le boulevard urbain sera situé en vallée. Il ne connaîtra pas de forte déclivité. Il sera donc naturellement un itinéraire privilégié pour les cyclistes. En conséquence, nous demandons que des pistes cyclables soient dès à présent prévues dans les deux sens de circulation sur toute sa longueur.

Sans une attention soutenue à ces enjeux, sans un effort particulier pour favoriser l'urbanité des nouveaux espaces publics, notamment la qualité des circulations piétonnes, le risque est bien réel de voir le boulevard n'avoir plus d'urbain que le nom et ressembler plus à un zoning qu'à une ville⁷.

Etude urbanistique sur la vallée sérésienne - version finale - mai 2005 - intentions urbaines

master plan

Charge d'étude : Reichen et Robert,Plus,Pierre Sauveur,Bruno Bianchet, Lambda Plan,SGS,Trame



Le boulevard urbain prévu par le Master plan se présente comme un trident. Une branche relie le coeur du dispositif au nouveau centre-ville et au fleuve; une seconde se dirige vers Ougrée, à l'Est. La troisième, dont la réalisation est dépend de l'avenir du Haut-Fourneau 6 à travers le site duquel elle doit passer, se dirige vers le Val-Saint-Lambert, à l'Ouest.

7 Lire à ce sujet l'analyse de Pauline Lefebvre publiée dans « Le Chaînon manquant » : <http://lechainonmanquant.be/en-ville/planifier-l-incertitude.html>

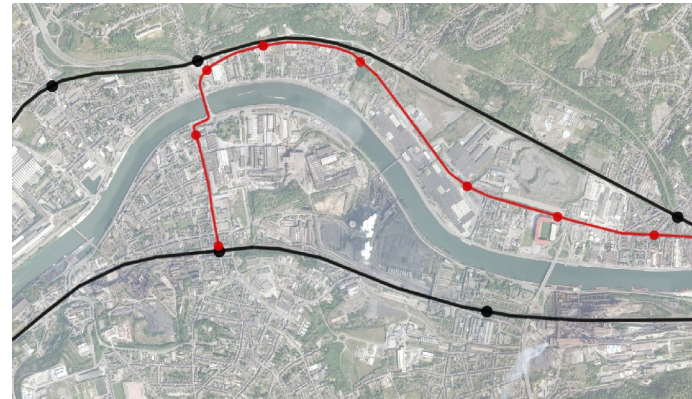
Le tram et le train sont complémentaires

Le combat en faveur de la réouverture de la ligne 125A, en rive droite, mené par différents acteurs politiques, au premier rang desquels le bourgmestre de Seraing, mérite d'être applaudi. **La réouverture d'une ligne de chemin de fer est toujours une bonne nouvelle.** Ceci étant, il semble que la réouverture de la 125A est en train d'occulter d'autres enjeux majeurs : la doctrine actuellement en vigueur dans le chef des autorités sérésiennes semble en effet se résumer comme suit : « le train léger en rive droite, le tram en rive gauche ». Cette position n'est pas satisfaisante sur plusieurs points essentiels.

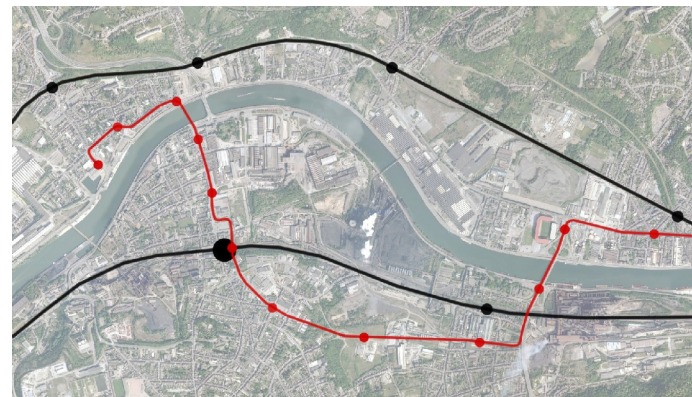
1. Le projet de « train léger » doit s'inscrire dans le cadre du futur RER liégeois (ou « REL »). Ceci implique notamment d'adapter son exploitation à l'aire géographique qu'il devra desservir (et qui doit selon nous s'étendre, pour ce qui concerne la Haute-Meuse, jusqu'à Huy). Il en découle que le nombre de stations devra être relativement limité, sans doute pas plus de trois sur le territoire communal de Seraing : Ateliers centraux (Ougrée), Molinay (centre) et Val Saint-Lambert. De surcroît, **il est déraisonnable d'espérer une fréquence supérieure à trois ou quatre trains par heure et par sens**⁸. Apparaît ici une contradiction dans le projet de « train léger » : celui-ci est supposé aller vite (le chiffre, très audacieux, de 8 minutes pour rejoindre les Guillemins, est avancé) tout en opérant une desserte fine. Ces deux objectifs sont malheureusement incompatibles.

2. La part la plus importante de la population et de l'activité sérésiennes – déjà aujourd'hui mais plus encore demain si le Master Plan est réalisé – se trouve en rive droite. C'est là que, demain, la demande sera la plus forte, quoi qu'en pense la SRWT qui devrait cesser, dans une situation aussi profondément remaniée que celle-ci, de prêter tant de crédit aux chiffres de fréquentation actuels. Il est illusoire d'espérer satisfaire cette demande future avec trois points d'arrêts desservis trois ou quatre fois par heure là où le tram peut assurer la desserte d'une dizaine de stations avec une fréquence qui pourra atteindre 2 minutes lorsque, dans 20 ou 30 ans la demande le justifiera⁹.

3. Le train a pourtant un potentiel considérable : il est le mode de transport le plus efficient pour les moyennes et longues distances à l'échelle de la Belgique. Il pourrait permettre d'être à Namur en une demi-heure, à Bruxelles en une heure. À ceux qui défendent le train sur la 125A, nous disons donc : allez au bout de votre raisonnement, **voyez l'atout considérable que pourrait représenter pour le redéploiement de Seraing la présence d'une connexion directe vers la capitale et vers les principales villes wallonnes.** D'aucuns nous répondent qu'une correspondance est toujours possible et qu'il suffira aux navetteurs de prendre le train léger jusqu'au Guillemins où ils prendront un IC. Qu'on nous excuse mais ceux qui avancent de tels arguments ignorent tout de la réalité des navetteurs pour qui cette rupture de charge – la perte de temps de l'ordre du quart d'heure dans l'hypothèse d'horaires adaptés (et d'absence de retard) et l'inconfort du changement – risque d'être tout simplement dissuasive. On nous rétorque aussi¹⁰ qu'obtenir une desserte IC à Seraing est irréaliste en raison de la proximité avec les Guillemins – argument qui semble ignorer que les



Le bourgmestre de Seraing, M. Mathot défend un schéma de transport en Haute Meuse basé sur un « train léger » circulant sur la ligne 125A (représentée par une ligne noire au Sud de la Meuse) desservant Ougrée et Le Molinay. Ces deux arrêts ne fournissent cependant qu'une desserte très faible au futur boulevard urbain, insuffisante selon nous tandis que la demande ne nous semble pas justifier le passage du tram par Tilleur.



Pour urbAgora, le tram doit prioritairement desservir le futur boulevard urbain – et donc passer en rive droite dès le pont d'Ougrée. Il doit recréer des liens entre les deux rives du fleuve. Il doit permettre la création d'une gare IC au coeur de Seraing, à laquelle il assure une desserte optimale. Loin de concurrence le train léger ou le REL, il lui est fortement complémentaire. Ce tracé permet en outre de desservir Jemeppe (et peut-être, à long terme, Flémalle ?). À noter : la réouverture d'un point d'arrêt à Tilleur (sur la ligne 125, au Nord de la Meuse).



C'est sur le site de l'ancienne gare de Seraing que nous proposons de construire une nouvelle gare IC dotée de quatre quais permettant de développer une connexion horaire avec Namur et une autre avec Bruxelles. Carte postale d'époque.

⁸ Le rapport de M. Couchard évoquerait quant à lui 2 trains par heure et par sens.

⁹ D'aucuns avancent, à ce scénario, une objection selon laquelle il ne serait pas possible de localiser le dépôt des trams ailleurs qu'à Tilleur (là où le gouvernement précédent l'avait envisagé). Si la question du dépôt est essentielle et doit être bien considérée, soutenir qu'il serait impossible de trouver un hectare parmi les plus de 800 qui sont concernés par la requalification urbaine ne nous semble pas très sérieux.

¹⁰ Lire notamment la question écrite au ministre André Antoine, datant du 2 avril 2009, que le député wallon (sérésien) Alain Onkelinx nous a consacrée.

gares de Bressoux, Ans, Herstal, Palais, Jonfosse ou Flémalle, entre autres, disposent déjà de dessertes IC et que, si la croissance du trafic se poursuit au rythme actuel, tout indique que de telles dessertes des gares périphériques ont vocation à se développer. Pourquoi pas à Seraing ?

4. Un des grands problèmes dans la manière dont « fonctionne » le territoire communal de Seraing, c'est la traversée du fleuve. Nous évoquons plus haut ce problème entre Ougrée et Sclessin : il en va de même entre Jemeppe et Seraing, qui semblent vivre comme deux espaces isolés. Et pour cause : les deux ponts de la commune sont des autoroutes et il faut être plus ou moins téméraire pour s'y risquer, en tant que piéton ou cycliste. Par conséquent, **il est essentiel que le nouveau transport urbain relie les deux rives entre elles**. C'est ce que nous proposons en défendant un double franchissement de la Meuse par le tram. Il est exact que cette proposition présente une difficulté pour le franchissement du pont de Seraing. Même si la dernière mouture de l'aménagement de la descente du pont¹¹, présentée la semaine dernière par M. Mathot, est remarquable d'ingéniosité, nous persistons à penser qu'un **nouveau pont devrait être envisagé entre Seraing et Jemeppe**, dans l'axe de la rue Cockerill, à la fois pour faciliter le passage du tram et pour relier les deux quartiers par un lien direct.

Par conséquent, nous réitérons avec beaucoup de conviction notre plaidoyer en faveur d'un passage du tram en rive droite et de la **création d'une gare IC à hauteur de l'esplanade de l'Avenir**. Cette gare (qui se substituerait, en l'agrandissant, au point d'arrêt prévu au Molinay) ne devrait pas coûter des centaines de millions comme le

prétend M. Onkelinx : il faudrait y prévoir quatre quais (pour permettre le croisement des trains IC rapides et des trains REL plus lents) et adapter la longueur de ceux-ci aux convois ferroviaires que l'on souhaite accueillir. Contrairement aux dépenses somptueuses consenties aux Guillemins, il s'agirait ici d'un investissement très pragmatique, immédiatement utile.



Un arrêt de tram pourrait être installé sur le pont du chemin de fer, reliant le Molinay (à gauche) au centre de Seraing (au centre de l'image : l'esplanade de l'Avenir). À l'instar de ce qui se fait à Freiburg (ci-contre), il serait possible de créer à cet endroit une connexion idéale entre l'arrêt de tram et la gare dont les quais se situeraient sous le pont. Il suffirait d'une volée d'escaliers pour passer d'un mode de transport à l'autre.



Photo Th. Totz, Créative Commons BY-NC-SA.

Conclusion

Les investissements supplémentaires que nous proposons sont importants (de l'ordre de plusieurs dizaines de millions), mais ils ne sont pas démesurés. Surtout, ils conditionnent à nos yeux la réussite du projet de renaissance de la vallée sérésienne. Il est compréhensible que les responsables politiques locaux n'osent pas réclamer plus alors qu'ils ont déjà obtenu beaucoup. C'est pourquoi ce sont tous les Liégeois – et les responsables régionaux – qui doivent prendre la mesure de l'enjeu et poser le choix de faire de Seraing une priorité.

¹¹ Réorganisant les circulations pour dégager, en bonne partie, l'espace situé devant la façade de l'ancienne résidence d'été des Princes-Evêques (le « château Cockerill ») et transformer la place Kuborn et les espaces situés au bord du fleuve en parc public, ce projet mérite d'être souligné pour sa qualité. Il ne crée pas pour autant un lien piéton facile entre Seraing et Jemeppe.

Nous contacter

urbAgora asbl

(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège

(e) secretariat@urbagora.be

(t) 04.265 60 86

(w) <http://urbagora.be>