

Avis dans le cadre de l'enquête publique sur le boulevard urbain de Seraing

Courrier au Collège communal de
Seraing, 25 avril 2011



Monsieur le bourgmestre,
Mesdames et Messieurs les échevins,

J'ai l'honneur de vous faire part de l'avis de l'asbl urbAgora concernant le projet de boulevard urbain, actuellement soumis à enquête publique pour la portion située entre la rue du Charbonnage et la rue de Boncelles, ainsi que derrière les Ateliers centraux.

Avant toute chose, je tiens à rappeler le soutien de notre association aux principes définis par le Master Plan. La réalisation, en particulier, d'un nouvel axe à caractère urbain en rive droite de la Meuse, entre le Fond-de-Seraing et Ougrée, nous semble fondamentalement souhaitable, ainsi que nous avons eu l'occasion de l'exprimer à de nombreuses reprises.



Vue globale du projet soumis à enquête publique. Source : SPW.

Cela étant, le projet qui est actuellement soumis à l'enquête publique reste fort éloigné de l'ambition initiale ; au point que c'est le caractère « urbain » du projet qui semble malheureusement s'éloigner.

Remarques d'ordre général

Absence de site propre de transport en commun. Le point le plus pénalisant de l'aménagement proposé se trouve à nos yeux dans l'absence de site propre pour le transport en commun sur la plus grande partie du futur boulevard, pointée de longue date. Si nous sommes convaincus que le boulevard urbain sera, à terme, le meilleur tracé pour le passage du tram (desservant nettement plus de monde que via la rive droite et Tilleur, et jouant un rôle de maillage et de structuration du territoire très intéressant, en complément du chemin de fer), la question de la nature du transport en commun n'importe pas ici : bus, tram, trolley, BHNS ou autre,... il faut prévoir la possibilité d'un passage sur le boulevard.

Il nous a été objecté que la demande de transport en commun dans les quartiers traversés par le boulevard ne justifiait pas la création d'un tel site propre. Cet argument ne nous semble pas pertinent dans la mesure où l'ambition du boulevard urbain — et, plus largement, du Master Plan — consiste précisément à restructurer et à densifier un tissu urbain aujourd'hui très lâche. À peine de renoncer d'emblée à cette ambition, il n'est pas possible de faire l'économie d'une réflexion sur le transport en commun.

Il nous a aussi été répondu, notamment lors de contacts que nous avons eu avec ERIGES sur ce dossier, que des espaces excédentaires laissés le long du boulevard lui-même pourraient éventuellement servir, à terme, à l'établissement d'un tel site propre. Cet argument ne nous paraît guère plus pertinent que le précédent, pour les trois raisons suivantes. Primo, l'espace nécessaire n'est pas disponible partout, loin de là (or, le site propre ne produit ses plein effet que s'il est continu). Secundo, un tel scénario supposerait un réaménagement complet du boulevard, qui nous semble peu vraisemblable, ne serait-ce que pour des raisons financières. Tertio, un des principaux critères qui déterminera le caractère « urbain » du boulevard sera la présence d'un front bâti en son long, lequel est incompatible avec le dispositif ici évoqué.

Bref, il nous semble indispensable, a minima, de conserver, au centre du boulevard, une bande de gazon de 6 à 8 mètres de large (en prévoyant de surcroît l'espace nécessaire à de futurs arrêts) qui permettra, demain, d'implanter un site propre de transport en commun sans avoir à remanier complètement l'aménagement urbain. Le surcoût suscité par cette précaution nous semble des plus raisonnables par comparaison avec le coût d'une expropriation dans un tissu dense tel qu'il se dessinera — du moins l'espérons-nous — lorsque le boulevard sera achevé.

Implantation d'une berme centrale. La continuité de la berme centrale le long du boulevard — curieusement présentée comme une condition au caractère urbain du projet par son auteur — a pour corolaire une restriction importante des possibilités de traversée



Boulevard urbain, ambiance au niveau des ateliers centraux. On note l'absence de site propre pour le transport en commun. Source : SPW.

de la voirie par les piétons et les modes doux. Pour la circulation automobile, elle ne permet pas la mise en place de tourne-à-gauche et impose donc le recours massif aux ronds-points (c'est le principal argument invoqué par le SPW pour maintenir en place ces ronds-points discutables, cf. infra). Ajoutons que la séparation physique des sens de circulation de la voirie est un facteur favorisant la vitesse. Pour ces différentes raisons, nous vous demandons d'envisager de fréquentes interruptions de la berme, pour permettre le passage des piétons et cyclistes et pour permettre des tourne-à-gauche là où c'est nécessaire.



Vue d'ensemble du passage du boulevard dans le bas d'Ougrée. On note quelques imprécisions sur cette image. La bretelle d'accès à la N63 ne débouchera plus dans la rue de l'enseignement. Le rond-point à hauteur de la rue de Boncelles a été modifié pour permettre le passage de la voie de chemin de fer donnant accès au hall des locomotives (le long bâtiment à toit rouge).

Multiplication des ronds-points. Le choix des ronds points témoigne de la volonté de l'auteur du projet de favoriser la fluidité du trafic automobile. Les ronds-points limitent en effet le ralentissement des véhicules au niveau des carrefours. La vitesse est donc à nouveau encouragée, et ce au détriment de la sécurité des usagers faibles. Au niveau des ronds-points, les déplacements et les traversées piétonnes et cyclistes sont plus difficiles et moins sûrs ; les ronds-points devraient donc être réservés aux zones les moins urbaines, là où les modes doux sont peu présents et où la priorité à la circulation automobile se justifie. Il est par conséquent nécessaire, à nos yeux, de réévaluer la pertinence des ronds-points à tous les carrefours.

Faiblesse des aménagements cyclables. Le choix de placer la circulation des vélos sur des « trottoirs partagés » nous semble mauvais¹. Pour deux raisons. D'une part, c'est loin d'être une solution optimale pour les cyclistes (vitesse nécessairement réduite pour ne pas mettre en danger les piétons, allongement du parcours au niveau des ronds-points, difficulté à rejoindre la voirie,...), a fortiori si l'usage du trottoir partagé est obligatoire pour les cyclistes (ce qui semble être le cas), ne leur laissant donc pas le choix de circuler sur la voirie, alors que la plupart des cyclistes expérimentés préfèrent cela. D'autre part, cette

solution insécurise — au moins subjectivement — les piétons et incite donc les usagers des lieux à privilégier d'autres modes de déplacement (et notamment la voiture), ce qui a notamment pour conséquence une désertification de l'espace public. Ce choix devrait donc être revu, de préférence en créant des pistes cyclables tout au long du boulevard et en garantissant des trottoirs confortables pour les piétons.

Remarques concernant des points particuliers

Rue du charbonnage. Nous regrettons, ici comme en d'autres endroits, l'absence d'une réflexion visant à créer un front bâti le long du boulevard. Avec les espaces de stationnement des enseignes « Doyen », « Promo fashion », « Leen Baker » et « Brantano », la qualité des lieux évoque bien plus le « zoning » commercial que la ville.

Stationnement à hauteur du centre culturel. La disposition des lieux semble peu favorable aux piétons. Le cheminement permettant de rejoindre l'arrêt de bus depuis le centre culturel est particulièrement alambiqué. L'espace d'agrément (arbres et bancs) nous semble assez mal situé, encaqué entre des espaces de stationnement, une station service et la structure de ventilation des cuves de celle-ci.

Croisement avec la rue du Chêne. L'implantation d'un rond-point ne se justifie que par l'absence de franchissement de la berme au niveau des rues Strivay et des Pierres. Ce point pourrait être facilement corrigé et permettre l'implantation d'un carrefour à feux mais aussi d'espaces publics de meilleure qualité autour du carrefour.

Bassin d'orage. L'implantation du bassin d'orage en bordure immédiate du boulevard nous semble peu opportune (même si sa localisation au sein de la coulée verte prévue par le Master Plan peut justifier une interruption du front bâti). Une localisation en intérieur d'îlot semblerait préférable. Prétendre que le bassin d'orage aura un caractère d'agrément nous semble abusif : il ne faut pas oublier qu'il sera entouré d'un grillage.

Place « LD ». La place « LD », telle qu'envisagée, pose deux problèmes de taille : d'une part, l'espace laissé libre entre la place et la parcelle de la société « Diederickx » est sans doute trop étroit que pour permettre l'implantation d'un immeuble à cet endroit, ainsi



Boulevard urbain : bassin d'orage et place « LD ».
Source : SPW.

1 Quant à qualifier de « généreux » un tel espace mixte de 2 à 3 mètres de large, nous supposons que cela témoigne du sens de l'humour prononcé du SPW...

qu'il est prévu. D'autre part, le maintien du rond-point actuel — totalement disproportionné — semble franchement incompatible avec le caractère recherché pour la place. Ajoutons que la connexion avec la rue Dolet est regrettamment perdue dans l'aménagement envisagé, réduisant donc le maillage des voiries autour du boulevard.

Croisement avec la rue de Boncelles. Le choix d'un aménagement en rond-point pour le carrefour entre le Boulevard urbain et la rue de Boncelles est particulièrement emblématique d'une conception de l'aménagement urbain d'abord pensé pour la voiture et qui se fait au détriment des autres modes. D'une part, les trottoirs de la rue de Boncelles auront une largeur fortement amoindrie, au détriment du confort et même de la sécurité des piétons. D'autre part, le passage des bus est problématique : la sortie du rond-point vers le Sud dans la rue de Boncelles nécessitera toute la largeur de la chaussée (malgré le rétrécissement des trottoirs) et sera incompatible avec le croisement de véhicules venant en sens inverse. Il semble que l'aménagement de ce carrefour avec des feux plutôt qu'en rond-point, comme recommandé par l'étude d'incidence, soit une solution qui permettra de faire cohabiter les différentes circulations de manière nettement plus adéquate.



Boulevard urbain : traversée d'Ougrée. Source : SPW.

Ateliers centraux. L'implantation d'une bande d'insertion en sortie du parking des ateliers centraux nous semble incohérente avec le caractère recherché². Nous recommandons par ailleurs que soit envisagée la possibilité de limiter la vitesse de circulation à 30 km/h à hauteur des ateliers centraux, afin de permettre le fonctionnement d'un espace public joignant les ateliers centraux et le hall des locomotives.

Bretelle autoroutière. L'implantation de bandes d'insertion en entrée et sortie de la N63 nous semble incompatible avec le caractère « urbain » recherché : une fois de plus, ce choix, en donnant la priorité à la vitesse, donne la désagréable impression d'être dans un zoning péri-urbain. A contrario, si l'on veut garantir l'urbanité des lieux (notamment autour des ateliers centraux, tout proches), il est indispensable d'obliger les voitures à marquer l'arrêt en sortant de la voie rapide.

Conclusion

Le projet présenté est insatisfaisant en l'état. Nous demandons qu'il soit revu en profondeur. Nous plaçons pour des aménagements qui limitent la vitesse des circulations automobiles, incluant des carrefours à feux et allant jusqu'à la création de zones 30 dans les sections les plus « stratégiques ». Nous insistons sur la nécessité de favoriser, à moyen terme, la réalisation d'un front bâti d'immeubles mitoyens et d'une hauteur urbaine (minimum rez + 2) sur la plus grande partie du boulevard.

Au-delà de l'enjeu de court ou de moyen terme, nous vous demandons aussi et surtout de considérer que, si le Master Plan réussit, ce boulevard deviendra, à long terme, l'axe principal de quartiers urbains denses. De ce point de vue, la présence d'un site propre de transport en commun, mais plus généralement la largeur de la voirie seront des atouts précieux pour les générations qui nous suivront. Le réseau viaire de l'agglomération liégeoise est suffisamment étrié — et les problèmes que cette situation entraîne suffisamment nombreux — pour que l'on n'hésite pas à prévoir une largeur d'une trentaine de mètres et plus lorsqu'on a l'occasion — rare — de créer une nouvelle artère urbaine.

En espérant que ces remarques contribueront à la réalisation d'espaces publics de grande qualité, je vous prie d'agréer, Monsieur le bourgmestre, Mesdames et Messieurs les échevins, l'expression de ma considération distinguée.

François Schreuer
Président de l'asbl urbAgora

Retrouvez et commentez nos textes concernant Seraing sur :
urbagora.be/seraing

Nous contacter

urbAgora asbl
(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège
(e) secretariat@urbagora.be
(w) <http://urbagora.be>

² Nous partageons toujours le point de vue selon lequel ce site est particulièrement bien adapté à une grande fonction métropolitaine. L'accueil de celle-ci suppose cependant des aménagements cohérents avec cette ambition.